LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

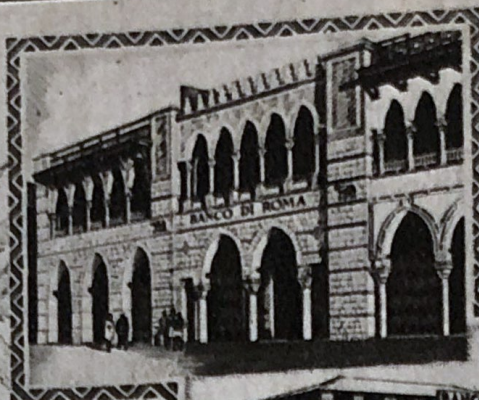
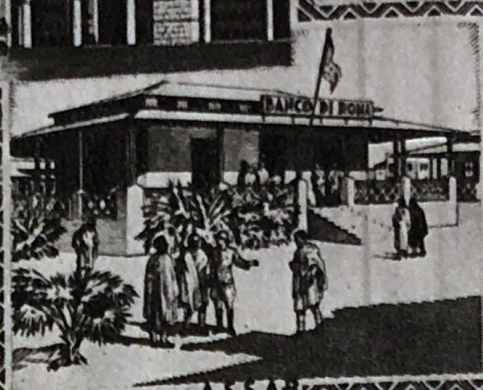
ANNO XLIV - NUMERO 3 MARZO 1938 - XVI E. F.

NUOVI ORIZZONTI...
CROCIERE 1938 ANNO XVI
CONTE DI SAVOIA (Italia)
11 marzo - 23 marzo
Prezzo minimo L. 1100
CONTE DI SAVOIA (Italia)
9 aprile - 17 aprile
Prezzo minimo L. 1050
VULCANIA (Italia)
30 maggio - 13 giugno
Prezzo minimo L. 1100
CONTE BIANCAMANO (Lloyd Triestino)
4 luglio - 18 luglio
Prezzo minimo (Cl. unica) L. 1500
ROMA (Italia)
15 luglio - 14 agosto
Prezzo minimo L. 1800
CONTE ROSSO (Lloyd Triestino)
17 luglio - 31 luglio
Prezzo minimo (Cl. unica) L. 1550
CONTE VERDE (Lloyd Triestino)
10 agosto - 22 agosto
Prezzo minimo (Cl. unica) L. 1350
ROMA (Italia)
6 settembre - 22 settembre
Prezzo minimo L. 1200
ITALIA
LLOYD TRIESTINO
COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE

MASSAUA

ASSAB

ASMARA

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA NELL' IMPERO ETIOPICO

DESSIÈ

ADDIS ABEBA

MOGADISCIO

HARAR

ALTRE FILIALI NELL' IMPERO

DEMBI DOLLO
GIMMA · GONDAR
GORE · LECHEMTI

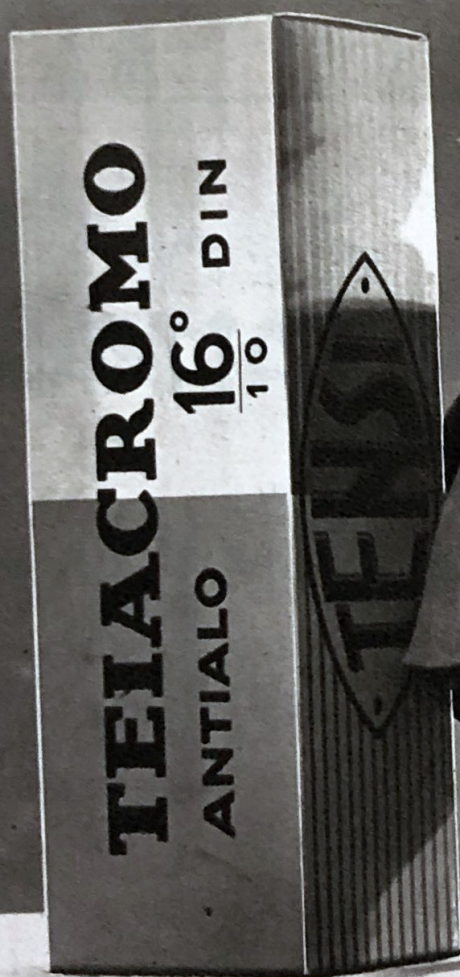
ANNO XLIV
1938 - XVI

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1938
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

CONCORSO FOTOGRAFICO DE "LE VIE D'ITALIA"

La *Consociazione Turistica Italiana*, ispirata dal desiderio di affezionare maggiormente i Lettori de *Le Vie d'Italia* a questa Rivista, che ogni giorno si fa più ricca, vivace, aderente all'attualità, bandisce fra i suoi Soci un *Concorso fotografico*.

Il Concorso è a temi obbligati, per due ragioni specifiche: prima, quella di circoscrivere il raggio di presa nell'interesse medesimo del Concorrente, il quale, altrimenti, fra gli innumerevoli soggetti degni di essere fotografati, disperderebbe in un àmbito troppo vasto la sua attività; seconda, per rendere più omogeneo il carattere del Concorso e, quindi, più equilibrato il giudizio della Giuria.

Ecco il regolamento della Gara:

1) La **Consociazione Turistica Italiana** indice un Concorso per gruppi di fotografie, che si riferiscano quanto più strettamente possibile ad uno dei seguenti tre temi:

LE GRANDI OPERE DEL REGIME
LE VIE D'ITALIA • VISIONI DI PAESE

2) Il Concorso è riservato ai Soci della C. T. I.

3) Le fotografie potranno essere stampate su qualsiasi tipo di carta e con qualsiasi tecnica, a stampa diretta o per ingrandimento, e avere qualsiasi formato compreso fra il 9 × 12 e il 24 × 30. Per ovvie ragioni di praticità, è inutile «montare» le fotografie su ingombranti cartoni. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre la indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

4) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, nel periodo dal 1º marzo al 31 maggio 1938-XVI, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso fotografico de *Le Vie d'Italia* – Corso Italia, 10 – Milano.

5) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali. La Giuria si riserva il diritto di richiedere ai Concorrenti premiati, innanzi l'invio del premio loro assegnato, la consegna delle negative.

6) Non è posto alcun limite al numero delle fotografie che il Concorrente può inviare nei termini prescritti, anche in più riprese, purché mandi una serie completa alla volta.

7) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C. T. I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di luglio de *Le Vie d'Italia*. Un funzionario dell'Intendenza di Finanza di Milano presenzierà ai lavori della Giuria.

8) I premi assegnati dalla C. T. I. a questo primo Concorso, per ciascuno dei tre temi, sono i seguenti:

PRIMO PREMIO L. 1000 • **SECONDO PREMIO L. 500** • **TERZO PREMIO L. 300**

Per disposizione del Ministero delle Finanze i premî da L. 1000 e L. 500 verranno corrisposti in Buoni del Tesoro; quello di L. 300, in cartelle di Rendita italiana 5%.

La **Soc. An. Tensi e C.**, nell'intento di favorire lo sviluppo della fotografia turistica, ha messo a disposizione della C. T. I. un complesso di altri diciotto premî.

I vincitori del I, II e III premio C. T. I. riceveranno, rispettivamente e per ciascuno dei tre temi, L. 300 - L. 200 - L. 100 di materiale sensibile *Tensi*.

Inoltre, la predetta Società mette a disposizione della Commissione giudicatrice nove premî in denaro da assegnarsi alle migliori serie di fotografie eseguite e stampate con materiale sensibile *Tensi*. Tali premî, anch'essi per ciascun tema, risultano come appresso:

PRIMO PREMIO L. 1000 • **SECONDO PREMIO L. 500** • **TERZO PREMIO L. 300**

Anche questi premî verranno corrisposti in Buoni del Tesoro e Rendita 5%.

I concorrenti ai premî offerti dalla *Soc. An. Tensi e C.* per chi abbia impiegato materiale *Tensi*, debbono indicare, a tergo delle fotografie, il tipo del materiale impiegato ed i numeri di emulsione delle pellicole, lastre e carte usate.

I premî della C. T. I. e quelli della *Soc. An. Tensi e C.* possono cumularsi su di una stessa serie.

Il numero delle fotografie che dovranno costituire ciascuna serie è indeterminato, ma i premî verranno assegnati innanzi tutto in relazione al valore artistico delle fotografie e secondariamente in rapporto alla loro importanza numerica.

La Giuria si riserva di proporre alla C. T. I. e alla *Soc. An. Tensi e C.* l'acquisto eventuale di altre fotografie, in gruppo o singole, mediante compenso di L. 25 cadauna: qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie a questo prezzo dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: «*Da restituirsi se non premiata*».

9) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C. T. I. o della *Soc. An. Tensi e C.*, che assumeranno il diritto esclusivo di riprodurle come e quando crederanno opportuno.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C. T. I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di luglio 1938-XVI. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la *Consociazione Turistica Italiana* considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

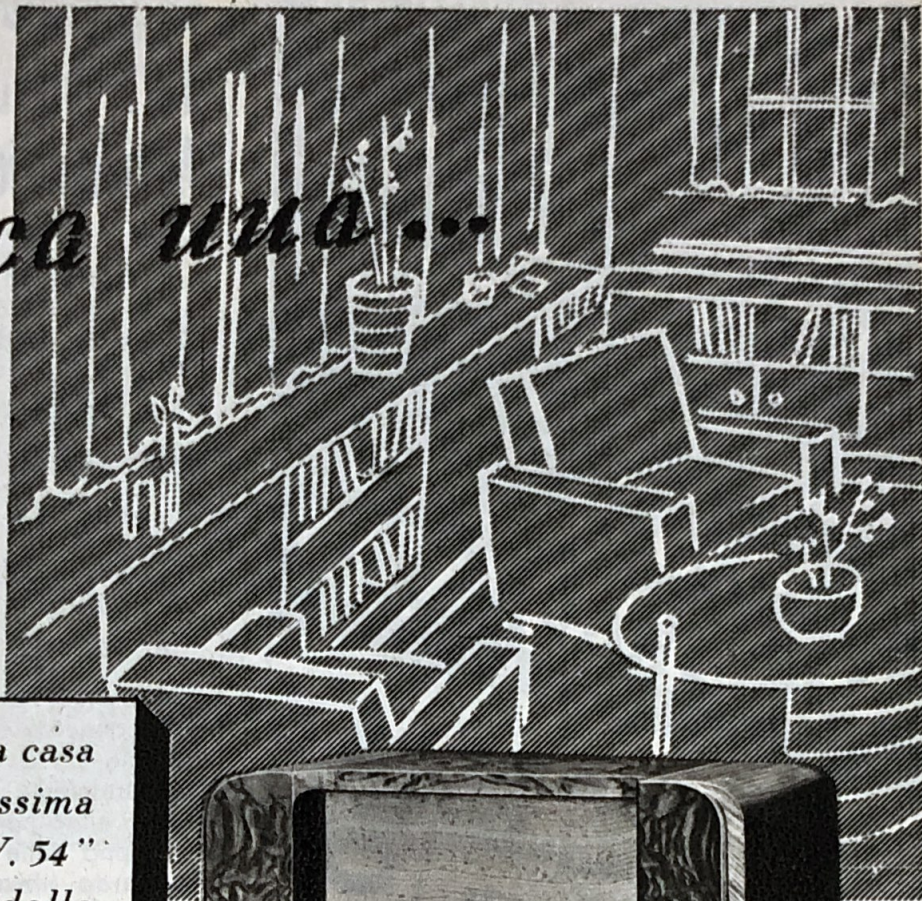
10) L'invio delle fotografie implica l'accettazione integrale delle presenti norme.

A precisare maggiormente i termini di questo Concorso e ad evitare possibili malintesi circa i soggetti da riprodurre, facciamo presente che per **Grandi opere del Regime** *intendiamo non le comuni costruzioni di edifici pubblici ad uso di uffici, scuole, stazioni ferroviarie e simili, ma le massime realizzazioni del Fascismo, che si perpetueranno a testimoniarne la gloria nei secoli: superbe opere di bonifica agraria e di assistenza sociale, monumenti d'arte e di potenza costruttiva, imponenti realizzazioni nel campo dell'autarchia nazionale, ecc.*

Quanto a **Le vie d'Italia**, *il materiale fotografico dovrà riferirsi alle vie di comunicazione, di qualsiasi specie, che percorrono il nostro Paese, dalle nuove grandi arterie stradali aperte dal Regime, alle antiche vie romane, dalle superbe autostrade ai pittoreschi e poetici viottoli delle nostre più amene zone turistiche.*

Per le **Visioni di paese** *l'obiettivo potrà prendere in considerazione i più pittoreschi e meno noti aspetti del paesaggio, sia in vaste visioni d'insieme, sia nei particolari di singolare interesse documentario e turistico.*

NICO EDEL XV

Manca una...

Allietate la vostra casa con una modernissima supereterodina "S.V. 54" È l'apparecchio dalla impeccabile riproduzione della voce e dei suoni

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

DISPOSITIVO **DUOTONAL** BREVETTATO

SELETTIVITÀ VARIABILE

ONDE CORTISSIME - CORTE - MEDIE - LUNGHE

INDICATORE VISIVO DI VOLUME

INDICATORE VISIVO DI SELETTIVITÀ

SCALA A LUMINESCENZA IN CRISTALLO

ALTA FEDELTÀ DI RIPRODUZIONE

Magnadyne

"Lo Stradivario della Radio"

Le gigantesche somme pagate dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ai suoi assicurati

È utile che gli italiani conoscano i pagamenti fatti dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ai suoi assicurati o ai loro eredi.
Dal 1912 al 31 dicembre 1937, per sinistri e per riscatti, per scadenze e per rendite vitalizie, essi sommano in cifra tonda a

lire tre miliardi e 931 milioni

suddivise nelle voci seguenti:

per sinistri e riscatti L. 2.024.000.000
per scadenze . . . . L. 1.317.000.000
per rendite vitalizie L. 590.000.000

Queste cifre sono espressione di tale potenza, da conquistare di per se stesse la totalitaria fiducia dei cittadini.
Naturalmente tali pagamenti si sono accresciuti anno per anno in relazione al grandioso sviluppo delle operazioni dell'Ente Giova al riguardo rilevare che nel primo quinquennio 1912-'16 l'Istituto pagò, in cifra tonda, ai suoi aderenti complessive L. 81.000.000 e che nel quinquennio 1933-'37 pagò invece oltre **un miliardo e mezzo** di lire. Una scala fantastica di valori!
I lettori certamente si domanderanno a quanto ammontano le attività patrimoniali dell'Istituto. Rispondiamo che al 31 dicembre 1937-XVI ascendevano (la cifra precisa risulterà nel bilancio di prossima pubblicazione) ad

oltre cinque miliardi di lire

E le riserve matematiche in garanzia dei contratti in corso? Alla stessa epoca sommavano, in cifra tonda, a

quattro miliardi e 500 milioni di lire

Queste cifre di primato fanno dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni **il più potente dell'Europa continentale.**
E deve essere ricordato, a maggior prestigio dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni che tutte le polizze emesse dall'Ente godono anche della **garanzia dello Stato,** il che sarebbe di per sè sufficiente per porle in una condizione di privilegio senza confronto.

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni vi prega di accogliere con benevolenza ed ascoltare con attenzione i suoi agenti produttori. Non ve ne pentirete.

TURISMO

LA NAVIGAZIONE SUL LAGO DI COMO

IL PIROSCAFO « 28 OTTOBRE ».

Nell'articolo sulla navigazione lacuale, pubblicato nel numero scorso, e nel commento che ad esso faceva seguito, ci siamo occupati soprattutto delle condizioni dei servizi del lago Maggiore, del lago d'Iseo e del lago di Garda.

Ci sembra ora utile aggiungere qualche notizia sulla situazione odierna della navigazione del Lario.

Sul lago di Como non solo non sono peggiorate le condizioni di anteguerra (1914), ma esse, per contro, andarono migliorando notevolmente in ogni senso: materiale natante, orari e tariffe.

Oltre ad aver mantenuto in efficienza il naviglio già esistente con assidue cure di manutenzione, furono messi in esercizio, nel 1926, due nuovi piroscafi a vapore con propulsione a pale, della portata di 900 persone ciascuno. Vennero poi radicalmente modificati tre o quattro piroscafi per aumentarne l'efficienza e la velocità, per cui attualmente è a disposizione per il servizio pubblico una flotta di ben 21 natanti, con una portata complessiva di circa 8000 passeggeri (due della portata di 900 persone ciascuno; otto da 450 a 750 in media; quattro da 230 a 300, ecc.), flotta rimasta inalterata anche in seguito alle norme restrittive di sicurezza imposte dal Registro Navale Italiano.

Si poterono eseguire, pertanto, trasporti di masse di ben 5-6000 gitanti, in occasione di raduni popolari, dopolavoristici, ecc., fermo restando il regolare svolgimento dell'ordinario servizio di linea, che non ebbe a subire restrizione di sorta. Nelle « punte » dei giorni festivi di Ferragosto si trasportarono giornalmente anche dieci, quindicimila passeggeri.

Quanto agli orarî, basterà accennare che i chilometri percorsi giornalmente per i servizî ordinari di linea (oltre, cioè, ai servizi speciali per comitive numerose, raduni, ecc.) sono rimasti invariati. Nel 1914 (ed anni precedenti) si percorrevano, infatti, giornalmente 1000 chilometri nella stagione invernale e da 1300 a 1650 in quella estiva; nel decorso anno essi furono rispettivamente 1050 e da 1400 a 1600.

Infine, per quanto riguarda i prezzi di passaggio, numerose tariffe locali, facilitazioni di carattere – notisi – non eccezionale, ma permanente, quelle stesse, cioè, che in pratica interessano esclusivamente o quasi il turismo ed il movimento normale del pubblico che comunque si serve dei piroscafi, rendono i costi di trasporto inferiori a quelli che dovrebbero essere in base al generico aumento da anteguerra ad ora. Un biglietto Como-Argegno costava, nel 1912, lire 1,35

PONTE DI PASSEGGIATA DEL PIROSCAFO « LOMBARDIA »

in 2ª e L. 2,50 in 1ª: ora costa rispettivamente L. 4 e L. 6, cioè meno di tre volte in seconda e poco più di due volte in prima.

Tutti i giorni, con le corse del mattino, si può andare da un estremo all'altro del Lago e ritornare con 9 lire, e dal Centro Lago a Como o viceversa, e ritorno, con 6 lire. Non parliamo, poi, delle facilitazioni popolari festive, quando l'andata-ritorno da Como, per i gitanti che provengono dalla capitale lombarda, costa 5 lire per qualsiasi scalo lacuale e senza alcuna limitazione di corse.

La XII Conferenza degli autoservizi di gran turismo.

La XII Conferenza degli autoservizi di gran turismo, che quest'anno ha avuto luogo a Tripoli, quale affermazione dell'incremento turistico della nostra colonia mediterranea, ha terminato i suoi lavori il 17 gennaio u. s., con l'approvazione di una organizzazione di 541 linee di autoservizio, potenziate da nuove macchine, per uno sviluppo di circa 60 mila chilometri. In confronto al decorso anno, si possono, quindi, registrare ben 107 linee in più, che attraverso 10 mila chilometri di nuovi percorsi concorreranno alla sempre più completa valorizzazione del nostro patrimonio artistico, storico e panoramico.

Sarebbe lungo riferire qui il tracciato dei servizi stessi nelle diverse regioni italiane, quantunque la rievocazione dei percorsi turistici costituirebbe di per sé un'attrattiva capace di suscitare le più irresistibili nostalgie. Basti dire che, nelle province e regioni di carattere più particolarmente turistico, i servizi stessi avranno il seguente sviluppo: Marche e Abruzzi, nove linee; Circolo ferroviario di Brescia, comprendente la zona lombarda a oriente di Milano fra Tonale, Po, laghi di Garda e d'Iseo, dieci linee, con uno sviluppo di 1395 chilometri; Sardegna, 15 linee, con uno sviluppo di 5144 chilometri (interessante il giro turistico della Sardegna, che avrà inizio ogni domenica partendo da Terranova); Campania, 14 linee; Calabria, 4 linee, per una lunghezza di 306 chilometri; Liguria, 39 linee, con una lunghezza di 3000 chilometri; Circolo ferroviario di Bologna, 30 linee, con uno sviluppo di 3000 chilometri; Venezia Tridentina, 67 linee, per un percorso complessivo di 6720 chilometri; Sicilia, 21 linee, con uno sviluppo di 6600 chilometri; Circolo ferroviario di Torino, 49 linee, con uno sviluppo di 3558 chilometri; Lombardia (Brescia esclusa), 95 linee; Toscana, 44 linee, con una lunghezza complessiva di oltre 5000 chilometri; Venezia Giulia, 34 linee, con uno sviluppo di 4711 chilometri; Circolo ferroviario di Verona, 20 linee, con uno sviluppo di 2690 chilometri.

Dichiarazione di pubblica utilità degli espropri d'interesse alberghiero nelle località turistiche.

La legislazione intesa a fornire i mezzi finanziari per il rinnovamento alberghiero trova il suo complemento nel R. Decr. Legge 21 ottobre 1937-XV, n. 2180. Sorte le iniziative, elaborati i progetti, apprestati i mezzi finanziari, se le opere di rinnovamento alberghiero nei Comuni riconosciuti di particolare interesse turistico dal Ministero della Cultura Popolare – si tratti di nuove costruzioni, oppure di ampliamenti o di trasformazioni – dovessero incontrare difficoltà per la opposizione o per le eccessive pretese da parte dei proprietari interessati, queste potranno essere rimosse,

a norma della nuova Legge, con procedura di esproprio per opera di pubblica utilità. La dichiarazione di pubblica utilità avviene in base ai piani di massima, con decreto reale, su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo coi Ministeri interessati. La approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione, elaborati dai Comuni e dagli Enti interessati, è data dai Ministeri per i Lavori Pubblici e per la Cultura Popolare, previo parere di un'apposita Commissione. Per le espropriazioni e per la determinazione delle indennità sono applicabili le disposizioni della Legge 25 giugno 1865, n. 2359. Nei Comuni, però, ove siano in vigore le leggi speciali per l'attuazione dei piani regolatori, si applicheranno le disposizioni di questi ultimi, per quanto riguarda la valutazione dell'indennità e le speciali procedure.

Il Decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in Legge.

Museo di guerra e ripristino degli storici camminamenti del San Michele.

A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Gorizia, in collaborazione con gli uffici militari competenti, si è iniziato l'allestimento di un nuovo e completo Museo di guerra sullo storico Monte San Michele, a testimonianza dell'indomito valore dei fanti d'Italia nelle cruentissime battaglie ivi combattute. Inoltre l'Autorità militare sta ultimando il collegamento a mezzo dei ripristinati camminamenti di guerra delle tre storiche cime del Monte, le quali diverranno, ancor più che negli anni passati, meta dei pellegrinaggi patriottici, nei quali i reduci rievocano i ricordi delle loro gloriose imprese, rendendone testimonianza alle nuove generazioni.

Importante raduno per l'organizzazione turistica della regione dell'Etna.

Nel Palazzo del Governo di Catania ha avuto luogo di recente una importante riunione presieduta da S. E. il Prefetto e con l'intervento del Segretario Federale, del Preside della Provincia, del Presidente dell'E. P. T. locale, del Commissario del R.A.C.I., del Presidente del C.A.I., dell'Ingegnere Capo della Provincia, del Comandante della Milizia della Strada, e avente per oggetto l'esame dei problemi riguardanti la valorizzazione turistica della zona dell'Etna. Anzitutto, è stata considerata la conveniente sistemazione stradale; quindi S. E. il Prefetto ha annunciato che fra pochi giorni sarà iniziato il lavoro per la posa del cavo telefonico che allaccerà Nicolosi con la Caserma dei CC. RR., con quella della Milizia e col *Grande Albergo*. Successivamente è stato deciso l'impianto di servizî per la segnalazione giornaliera delle condizioni della strada. A tale uopo, il R.A.C.I. sta preparando, in un punto centrale di Catania, una mostra nella quale saranno indicate giornalmente le condizioni di transitabilità della strada, su notizie che saranno fornite dall'Ufficio Tecnico Provinciale. Il Federale ha comunicato di aver disposto che le gite in comitiva da effettuarsi a cura delle Associazioni fasciste siano compiute in seguito ad accordi preventivamente presi con il Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale, il quale indicherà le condizioni della strada e quelle atmosferiche. Quanto prima, a cura dell'E.P.T., sarà istituito un ufficio della Pro-Loco a Nicolosi, collegato col personale dell'Amministrazione provinciale per le comunicazioni riguardanti il transito della strada dell'Etna.

Importanti grotte scoperte nelle Murge.

Per invito della Presidenza dell'Ente Provinciale del Turismo di Bari, il dott. Franco Anelli, Conservatore del Museo presso l'Istituto Italiano di Speleologia (organo scientifico dell'Azienda di Stato per le Regie Grotte di Postumia), ha compiuto una serie di ricerche speleologiche in varie grotte situate nei territori dei Comuni di Putignano, Noci e Castellana.

Erano già conosciute alcune importanti grotte di questa regione; ricorderemo la Comunale di Putignano, graziosa grotta carsica, aperta al pubblico, che per l'esuberanza di concrezioni ricorda alcuni angoli luminosi delle Grotte del Paradiso di Postumia; la Grotta-Santuario di S. Michele, essa pure in comune di Putignano, con pregevoli affreschi del 1500; la Grotta di Gemmabella, in comune di Noci, un vero labirinto di passaggi attraverso un fitto groviglio di formazioni calcitiche. In comune di Castellana, a pochi chilometri da Putignano, venne visitata la grotta di Castellana, nota agli studiosi per la presenza in essa di resti del caratteristico carnivoro pleistocenico, la *Hyaena crocuta spelaea*. Nelle vicinanze di questa grotta, profonda alcune decine di metri, era nota una enorme voragine, tipicamente carsica, la cosiddetta Grave di Castellana, che si apre con un ingresso del diametro di circa venti metri ed è profonda una sessantina di metri. Mancando una conveniente attrezzatura, non era stata finora esplorata. In una prima esplorazione l'Istituto Italiano di Speleologia ha potuto riconoscere l'esistenza di un vasto sistema di grotte, per una lunghezza di 300 m., lungo l'asse principale, senza contare una diramazione laterale parallela di una settantina di metri. La prima cavità è di proporzioni veramente grandiose, misurando una lunghezza di 60 m., una larghezza di forse una trentina ed un'altezza di circa altrettanto.

L'esplorazione verrà quanto prima ripresa, in vista dell'alto interesse che presenta lo studio delle grotte, le più estese finora nella regione carsica pugliese; ma soprattutto per le loro vaste possibilità di divenire meta turistica di notevole importanza.

Un primo programma di lavori è già allo studio da parte dell'Istituto Italiano di Speleologia.

Esposizioni e fiere di primavera.

Dal calendario delle manifestazioni del corrente anno stralciamo quelle che avranno luogo nel corso della prossima primavera. Oltre all'importante Esposizione di Pittura napoletana, che sarà inaugurata il 1º marzo in Castelnuovo a Napoli, ricordiamo la Fiera Campionaria di Milano, che avrà luogo dal 12 al 27 aprile; la IV Esposizione Biennale di Floricoltura Italiana, che si terrà dal 2 al 10 aprile a San Remo; l'Esposizione Nazionale di Arte Antica, che sarà inaugurata in aprile a Genova; l'Esposizione del Fiore, che avrà luogo a Roma dal 7 al 10 aprile e dal 12 al 15 maggio; l'Esposizione Nazionale di Pittura e di Scultura, che si svolgerà a Milano in aprile; la Fiera e l'Esposizione del « Littoriale », che si terrà a Bologna dal 14 al 31 maggio; l'Esposizione Nazionale dell'Artigianato, che sarà organizzata a Firenze dal 14 al 19 maggio; infine la Fiera Nazionale dell'Arte Antica e Moderna, che avrà luogo a Cremona dal 15 maggio al 15 luglio. Altre manifestazioni minori saranno pure organizzate, quali esposizioni interprovinciali d'arte, esposizioni canine, fiere agricole, ecc.

OLIVETTI
viaggiate con la
OLIVETTI PORTATILE

TURISMO NAUTICO

RISVEGLIO?

... OTTO ANNI FA SORGEVA IN COMO UNA «STAZIONE MOTONAUTICA» ...

Humboldt (nientemeno!) disse che il mare è la via maestra della civiltà. Ed infatti, mentre ci son voluti secoli e secoli per portare la civiltà nell'interno dei continenti, ed ancor oggi il centro dell'America Meridionale ed il centro dell'Asia sono in gran parte sconosciuti, da migliaia o centinaia d'anni tutti i paesi bagnati da mari od oceani godono dei cosiddetti vantaggi della civiltà.

In conseguenza, anche i laghi si possono considerare, se non delle vie maestre di prima classe, almeno delle buone strade secondarie. Le località sorte lungo le loro rive sono da secoli in facile comunicazione tra loro e chiamano gente da ogni parte a godere delle loro bellezze, poiché fino a ieri sulle loro acque rispecchianti l'azzurro del cielo ed il verde dei monti s'incrociavano numerosi scafi di ogni genere. (Non si deve dimenticare che la locomozione meccanica si è sviluppata prima sul liquido elemento e molti anni dopo sulla terraferma).

Fino a ieri, abbiamo detto; fino al giorno in cui, sulle loro rive, si tracciarono strade che costarono enormi somme, sudori e fatiche, e continuamente ne costano per la loro manutenzione, mentre la vecchia strada acquea non era costata un centesimo. Gli uomini ingrati si lanciarono sulle nuove strade e la navigazione lacuale cominciò a decadere, culminando il declino il giorno in cui fu aperto al traffico l'ultimo tronco che permetteva di compiere tutto il periplo del lago, di toccarne tutti gli abitati, sempre viaggiando per terra. Sottoscrivendo a piene mani al nostalgico articolo di Aldo Farinelli, apparso nel numero scorso, ed alle realistiche note della Redazione, riteniamo fermamente che la ragione principale del declino della navigazione sui laghi in genere sia l'apertura delle nuove strade rivierasche. È la necessità la gran molla che tutto comanda, ed il giorno in cui per raggiungere una determinata località si è potuto disporre di due strade, una più lenta e ad orario fisso ed una più rapida e aperta a tutte le ore, è naturale che quest'ultima abbia preso subito il sopravvento.

Nulla da fare per opporsi a questo declino, in quanto si riferisce ai bisogni di vita civile, industriale e commerciale degli indigeni, i quali, avvalendosi della strada e dell'automobile, impiegano un'ora dove prima ne occorrevano tre o quattro. Tutti gli sforzi debbono rivolgersi unicamente al campo turistico.

Eccoci, ad esempio, sul Lago di Como: Cernobbio, Moltrasio, Urio, Carate... altrettante gemme se viste dal lago, e zero assoluto se viste da un qualsiasi autoveicolo dalla via di terra. Chi ricorda Nesso? Un fiorire di villaggetti appollaiati allo sbocco della valle del Tivano, un precipitare di bianche casette fino al pelo dell'acqua, una visione di dolce poesia, contrastata a destra dall'orrido selvaggio, sonante di acque scroscianti, chiuso in alto da un aereo ponte. Mentre il battello si allontana per attraversare il lago e toccare Brienno, si resta per un quarto d'ora ad ammirare ogni dettaglio, a imprimersi nella mente il quadro impareggiabile. Ed intanto l'automobilista che passa lassù in alto, che cosa ha visto? Nulla: soltanto la stradetta di un villaggio come mille altri, ed in pochi secondi lo ha oltrepassato.

Anche quando la vista del lago è libera, dalla strada ben poco se ne può godere. La tortuosità della strada stessa, talora tagliata nella viva roccia; il timore di scontrarsi ad ognuna delle mille curve con un'altra macchina proveniente in senso opposto, costringono gli occhi non solo del guidatore, ma anche dei passeggeri, a tenersi fissi sulla sede stradale, e del panorama non si ha che una visione... a volo d'uccello.

Purtroppo, anche i proprietari od affittuari delle numerose ville locali trascurano la via del lago. Le darsene cadono in rovina, mentre sulla strada si sono costruite le autorimesse, spesso scavandole a colpi di mina nella roccia. Cessata la navigazione come indispensabile mezzo di comunicazione, è cessata anche come diporto. Negli ultimi anni il numero dei motoscafi e dei velieri è rapidamente diminuito.

Eppure non sono mancate le buone iniziative. Otto anni fa sorgeva in Como una « Stazione Motonautica ». Nulla di simile esisteva allora, né esiste oggi, in Italia. Doveva essere un centro di propaganda nautica di primo ordine, avere imbarcazioni a vela ed a motore da noleggiare ai soci, indire riunioni grandiose, ecc., ecc. Invece... non ha servito a nulla, o quasi, e da quando è sorta sono anche cessate quelle riunioni motonautiche che prima avevano luogo ogni anno con ottimo successo.

Un anno dopo, ad Azzano Tremezzina, nel centro lago, di fronte a Bellagio, in una posizione paradisiaca, sorgeva un altro fabbricato apposito, modernissimo, che una floridissima associazione doveva destinare a grande centro di propaganda nautica. Per qualche anno, infatti, si ebbero interessanti riunioni, si bandirono circuiti turistici..., ma da due anni tutto tace.

Fin dal 1892, da quasi mezzo secolo, quindi, esiste ed è tuttora iscritto alla Reale Federazione Italiana della Vela un *Regio Elice Club*, con sede a Carate (dato il nome, sembrerebbe che dovesse essere, invece, iscritto presso la R. Federazione Motonautica). Secondo l'ultimo annuario, dovrebbe avere 30 soci e 16 imbarcazioni. Ma in quanto ad attività, propaganda, ecc., ne sappiamo ben poco. Due sole regate a vela annuali, e basta.

Nel 1932 si è costituito in Como il *Circolo della Vela*. Ha 100 soci e 18 imbarcazioni. Nella scorsa stagione organizzava regate a Lecco, Como, Bellagio e Bellano; ma nulla di turistico per la conoscenza del Lago.

Ed ecco che, finalmente, una speranza in qualche cosa di più concreto è suscitata in noi dalla notizia che a Gravedona, sull'alto lago, è sorta, debitamente approvata dalle superiori gerarchie, una *Associazione Velica Alto Lario* (A. V. A. L.) che si propone di esercitare una fattiva propaganda generica, secondo le direttive della Lega Navale Italiana; di organizzare regate a vela per far conoscere le ottime condizioni veliche della zona e di *attuare crociere collettive sul lago della durata anche di più giorni, per diffondere turisticamente la conoscenza del Lario.*

La notizia ci è giunta molto gradita, non tanto per quello che si propone di fare la nascente organizzazione, quanto per quel lodevole spirito di emulazione che potrebbe suscitare nelle associazioni più anziane. Con quattro enti, notevolmente distanziati gli uni dagli altri, ognuno con una ben definita sfera d'azione, con gli incoraggiamenti ed aiuti che oggi pervengono a tutti coloro che mostrano di voler fare e di saper fare, l'interrogativo che abbiamo posto in principio di queste note potrebbe presto mutarsi in una affermazione. Nell'augurare il maggior successo informiamo i probabili interessati che il Gruppo Promotore dell'A. V. A. L. fa capo in Gravedona al signor Ludovico de Marzi, Console della C.T.I., con recapito anche in Milano, Via Canova 17.

Lo sviluppo del turismo nautico dipende dal numero dei porti...

Basta, infatti, considerare le due Riviere liguri. Quella di Ponente vede un movimento minimo di imbarcazioni da diporto, che preferiscono quasi tutte la Riviera di Levante. Su questa, da Genova a Sestri Levante, il maggior tratto di costa senza un porto sicuro misura 20 chilometri, mentre su quella di Ponente ne misura 65. Una distanza simile, che per il turista terrestre in ferrovia o in auto sarebbe minima, è invece molto sensibile pel turista nautico. Le imbarcazioni da diporto, a vela o a motore o provviste di ambedue i mezzi di propulsione, sono generalmente lente. Mentre a terra il turista che dispone di mezzi limitati può marciare a 100 all'ora con la sua *Topolino*, in acqua per superare i 15-20 km. di velocità occorrono somme che diventano presto iperboliche. In conseguenza, un tratto di 65 km. da superare può richiedere dalle tre alle quattro ore e più, ed in tal lasso di tempo non si sa quel che possa accadere. Il pensiero di trovarsi esposti, con una imbarcazione che è troppo piccola per poter affrontare il cattivo tempo in mare aperto ed è al tempo stesso troppo grande per potersi avvicinare ad una spiaggia ove farsi tirare in secco, trattiene molti turisti che vanno via mare per riposo e per diletto e non già per rischiare senza scopo la vita propria e quella degli altri.

Da tempo, perciò, si fanno voti perché si costruiscano porti adatti almeno per imbarcazioni di piccolo tonnellaggio in Arenzano, Varazze ed Alassio. Il giorno in cui i progetti, già esistenti sulla carta, passeranno alla pratica attuazione, anche la Riviera di Ponente diverrà accessibile a tutto il turismo nautico.

Ma lungo le coste italiane molti altri tratti si trovano in condizioni peggiori della Riviera Ligure. Specialmente nel basso Tirreno e nell'Jonio, per centinaia di chilometri non si incontra un porto e bisogna, anzi, tenersi lontani da terra. Ecco perchè il giro costiero dell'Italia non è impresa da prendersi a gabbo per piccole navi da diporto, e sono ben poche quelle che vi si avventurano.

...ma anche dal prezzo dei carburanti.

L'alto prezzo attuale della benzina, nafta, ecc., se è un ostacolo alla diffusione dell'automobile ed induce molti a far bene i conti prima di decidersi ad acquistarne una, o, se la posseggono già, a trarla dalla rimessa, a maggior ragione lo è per il turismo nautico. La condizione in cui si svolge la trazione sull'acqua, la resistenza che questa oppone al movimento, l'influenza fortissima di venti e correnti contrarie, sono causa che, per la stessa distanza e per lo stesso numero di persone, il consumo di carburante in acqua sia da cinque a sei volte più forte che in terraferma.

Questa condizione di fatto è talmente evidente e sentita che in altre nazioni, come la Francia e la Germania, ove pure i carburanti sono fortemente tassati come da noi, da tempo si sono concesse notevoli agevolazioni ai motonauti. Ora anche in Svizzera, sul Lago di Ginevra, a decorrere dal prossimo aprile, la benzina costerà 25 centesimi di franco svizzero al litro, pari a lire 1,10 della nostra moneta.

Il caro prezzo dei carburanti ostacola la diffusione del turismo nautico, perché colpisce la massa dei proprietari di piccole imbarcazioni, mentre non è sentito affatto da quei pochissimi (in tutta Italia saranno tre o quattro) i quali, possedendo grandi navi capaci di lunghe crociere, possono rifornirsi di carburanti in porto franco, in esenzione totale di dazio, e quindi a pochi centesimi al litro. Ciò non è concesso alle piccole imbarcazioni, che non escono dalle acque territoriali o che navigano nelle acque interne.

È da tempo che la Reale Federazione Italiana Motonautica ha prospettato la situazione alle superiori Autorità ed anche recentemente sono stati fatti nuovi passi, ma sembra ancora con risultato negativo. Poiché i quantitativi che potrebbero occorrere ai motonauti italiani (le ultime statistiche dànno un'esistenza di appena un migliaio di motoscafi) rappresenterebbero una minima parte del consumo automobilistico, non crediamo che la ragione del rifiuto possa trovarsi nel danno che ne verrebbe allo Stato per diminuzione di entrate. Se non siamo male informati, la vera ragione consisterebbe nel timore che i carburanti concessi a prezzo di favore per uso nautico potessero facilmente passare al consumo terrestre. Se questa è la vera ragione, non comprendiamo perché proprio i motonauti dovrebbero ispirare tale timore. Per quelli che circolano su acque marine, le cui rive sono considerate come linea di frontiera, attraverso la quale lo Stato sa difendersi dal contrabbando di generi ancora più tassati dei carburanti (sale, tabacchi, liquori, ecc.), dovrebbe bastare l'attuale vigilanza a impedire un illecito passaggio della benzina. Per i motonauti dell'entroterra dovrebbero essere sufficienti misure simili a quelle adottate per gli agricoltori, che ottengono petrolio e sale a prezzo di favore.

Intanto, ci si aggira in un circolo vizioso. Gli interessi dei motonauti non sono presi sul serio perché i motonauti sono pochi e il loro disagio non incide sulla economia nazionale. Ma i motonauti sono pochi appunto perchè vi son tante ragioni, e specialmente quelle finanziarie, che ne ostacolano il progresso. Inoltre, si deve tener presente che i carburanti a prezzo ridotto non interessano solo un migliaio di motonauti, ma anche le parecchie migliaia di velisti che, quasi tutti, hanno bisogno di un motore ausiliario.

Ma fra gli ostacoli alla diffusione del turismo nautico è anche da considerare la mancanza di una legge moderna, unica, chiara, inequivocabile, e la sopravvivenza di disposizioni che hanno quasi un secolo e, quindi, non rispondono più ai bisogni attuali. Di ciò parleremo un'altra volta.

ROBERTO DEGLI UBERTI

ALI NEL CIELO

L'« S. 79 » DEL COLONNELLO BISEO.

Il trionfale volo dei « Sorci verdi » da Roma a Rio de Janeiro.

Il 24 gennaio scorso, alle ore 7,28, tre apparecchi « S. 79 », comandati rispettivamente dal Colonnello Biseo, Capitano Moscatelli e Tenente Bruno Mussolini, decollavano dall'aeroporto di Guidonia diretti a Dakar, prima tappa del volo Italia-America del Sud. Dopo aver sorvolato la zona dei massicci dell'Atlante Sahariano e dei deserti, con forti venti e nubi di sabbia, alle 18,15 i tre « Sorci Verdi » atterravano a Dakar. Il giorno 25, alle ore 9,10, i tre apparecchi partivano da Dakar diretti a Rio de Janeiro. La navigazione, che si è svolta ad una quota media di 3800 metri, è stata disturbata, nella zona centrale dell'Atlantico, da temporali e da venti contrari. Alle ore 22,40 gli apparecchi di Biseo e Bruno Mussolini atterravano a Rio de Janeiro, mentre l'apparecchio di Moscatelli, per sopravvenuta avarìa ad un'elica, che lo aveva costretto a navigare per quasi tutta la traversata con due soli motori, dirigeva su Natal.

Il superbo trionfo si aggiunge ai già numerosi che formano il serto di gloria dell'aviazione fascista: è esso un nuovo messaggio di italianità che in un balzo è giunto dal cuore del vecchio al nuovo mondo latino; un nuovo tramite ideale fra due popoli, tracciato dalla scia del tricolore italiano e del fascio littorio.

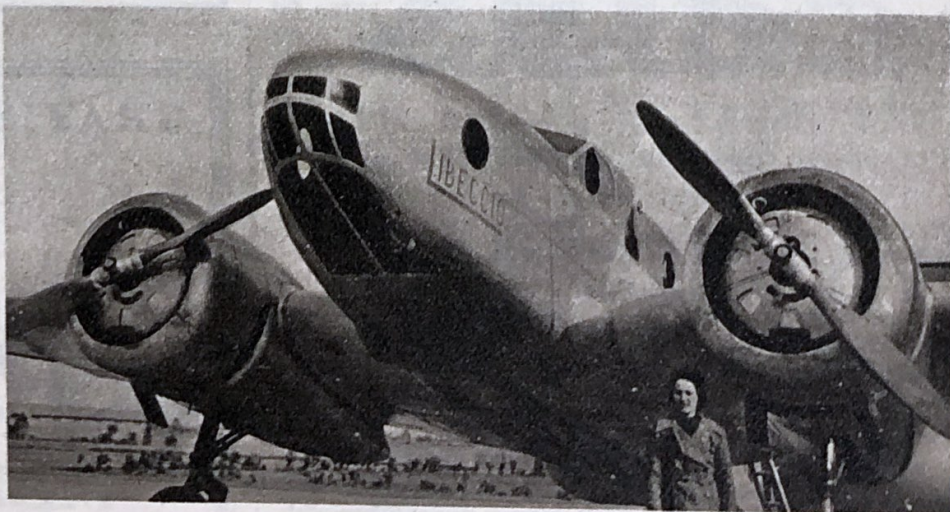
Ecco i telegrammi che sono pervenuti ai gloriosi aviatori quale ambito premio dopo l'ardimentosa prova:

« Colonnello Biseo – Rio de Janeiro – Popolo italiano saluta con grande entusiasmo fulmineo volo Sorci Verdi. Avete, attraverso il Mediterraneo, il Sahara, l'Atlantico, raggiunta la meta e mostrato ancora una volta al mondo la potenza dell'Ala fascista. Giunga a voi tutti il mio più alto plauso ed il il mio cameratesco A noi – Mussolini ».

« Colonnello Biseo – Rio de Janeiro – Subito dopo l'altissimo plauso del Duce vi giunga l'abbraccio affettuoso dei vostri camerati, che tutti sono stati col cuore accanto a voi durante lo svolgimento dell'epica impresa – Generale Valle ».

BRUNO MUSSOLINI IN A. O., DI RITORNO DA UN BOMBARDAMENTO.

Il " raid " aereo Monviso-Himalaja.

Il 14 gennaio atterrò al campo di Taliedo (Milano) l'apparecchio *I-Lual Caproni 310* (Libeccio), pilotato dal conte Maner Lualdi, con lo stesso equipaggio composto dal ten. Vittorio Moretto, secondo pilota; Livio Pinna, radiotelegrafista; Enzo Rabili, motorista,

L'APPARECCHIO DI MANER LUALDI IN RIFORNIMENTO A BAGDAD.

che lo aveva accompagnato nel superbo volo di 23.000 km. dal Monviso all'Himalaja, iniziatosi l'8 dicembre u. s.

L'esito brillante della difficile crociera fu conseguito nonostante il maltempo, che aveva impedito di funzionare in quel periodo alle regolari vie di comunicazione aerea dell'Oriente. Da notarsi, inoltre, che il *Caproni 310* non è un aeroplano preparato espressamente per crociera, ma un apparecchio di serie normale, in dotazione alla nostra Armata dell'aria.

MANER LUALDI, CON L'ING. GIANNI CAPRONI E IL DR. VITO MUSSOLINI, AL SUO ARRIVO A TALIEDO.

Da ricordare specialmente la tappa compiuta all'andata tra *Rodi* e *Damasco* in un solo volo, compreso il tratto di km. 700 su mare aperto, e l'altra tappa al rimpatrio tra Bagdad e Damasco, sopra il deserto di Siria, attraverso una bufera violentissima ed in tempo di primato.

Concorso per 18 posti di direttore di aeroporto civile.

È stato indetto dal Ministero dell'Aeronautica un concorso per titoli e per esami a n. 18 posti di direttore di aeroporto civile, in prova, tra gli ufficiali delle categorie in congedo delle Forze Armate dello Stato.

Al concorso possono partecipare i cittadini italiani che, oltre ad avere requisiti ineccepibili di condotta civile, morale e politica, siano ufficiali delle categorie in congedo delle Forze Armate dello Stato, siano iscritti al P. N. F. e non abbiano superato, alla data del 13 marzo 1938, l'età di 40 anni. Tale limite massimo di età è elevato di due anni nei riguardi degli aspiranti che siano coniugati alla data in cui scade il termine di presentazione delle domande di partecipazione al concorso; di un anno per ogni figlio vivente alla data medesima.

Le domande di ammissione al concorso, redatte su carta da bollo da L. 6, dovranno essere fatte pervenire al Ministero dell'Aeronautica – Direzione generale personale civile ed affari generali – entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del decreto nella «Gazzetta Ufficiale» del Regno. Tale decreto porta la data del 13 - I - 1938-XVI E. F.

Prossimo convegno aerotecnico a Napoli.

Il gruppo di Napoli dell'Associazione Italiana di Aerotecnica ha indetto in Napoli, nella primavera del 1938, un Convegno regionale di Aerotecnica.

Il Convegno avrà carattere tecnico-industriale ed in esso verranno trattati i problemi scientifici e tecnici riflettenti l'aeronautica anche sul piano autarchico, sia in rapporto alla costruzione degli apparecchi e motori, che all'esercizio di linee di navigazione aerea.

Il gruppo di Napoli dell'«A. I. D. A.» ha fin da ora assegnato due premi di Lire 1000 ciascuno alle due comunicazioni che risulteranno più idonee agli scopi del convegno.

Base idroterrestre per l'Atlantico del Nord.

Nel dicembre scorso hanno avuto inizio, per decisione del Ministero dell'Aria Francese, i lavori per costruire a Biscarosse una base idro-terrestre, da adibirsi ai servizî transatlantici.

Situato a sud di Arcachon, lo stagno di Biscarosse offre una superficie d'acqua dolce di kmq. 40 e permette la partenza e l'ammaraggio in tutte le direzioni. La linea di partenza più breve misura km. 6 di lunghezza. Le rive sono costituite di sabbia assai fine; le condizioni climatiche sono molto favorevoli, e l'ansa scelta per la base degli idrovolanti è ben riparata dai venti predominanti.

La base terrestre sarà allestita a Biscarosse-Plage. Una strada di circa 10 chilometri unirà la base terrestre alla base idrovolanti.

Uno scivolo di 12 metri di lunghezza, capace di sopportare 90 tonnellate di carico, sarà ultimato in maggio e nello stesso periodo saranno ultimate due aviorimesse comprendenti locali, officine, magazzini, ecc.

Nel primo semestre dell'anno in corso la Compagnia « Air France Transatlantique » disporrà, quindi, a Biscarosse di una base capace di accogliere gli apparecchi delle linee francesi ed estere che eserciscono il traffico aereo sull'Atlantico del Nord, e ciò mediante una spesa che non supererà i 40-50 milioni.

La seconda linea aerea del Pacifico.

Le « Pan American Airways » hanno recentemente iniziato la linea aerea postale del Pacifico, San Francisco-Hawaii-Nuova Zelanda. I primi voli sperimentali erano stati compiuti nel marzo dello scorso anno. Gli apparecchi impiegati sono « Sikorsky S. 42 » e « Samoa Clipper ».

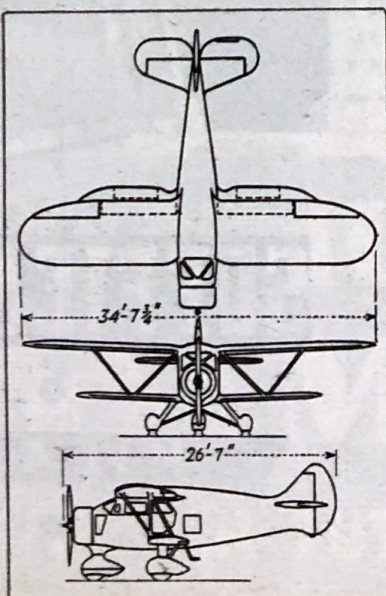
Nuove linee aeree in Turchia.

L'aviazione civile turca inaugurerà nella prossima primavera nuove importanti aviolinee. Grazie ad esse la Turchia verrà collegata per via aerea con la Romania, la Iugoslavia e la Grecia. È inoltre prevista una aviolinea che, partendo da Istambul, giungerà alla Anatolia del Sud passando per Smirne, Ankara e Adana: si tratterà dell'annunciata linea aerea regolare Turchia-Iran, via Siria e Iraq.

Linea aerea regolare transafricana.

La linea aerea delle « Imperial Airways », tra Lagos nella Nigeria e Chartum nel Sudan Anglo-Egiziano, è definitivamente divenuta regolare con l'impiego dei quadrimotori « Short Empire ». L'aviolinea, che ha uno sviluppo di km. 3585, sarà settimanale, con partenze da Lagos ogni lunedì e arrivo il mercoledì a Chartum, dove é possibile la coincidenza con la linea aerea delle Indie. Egualmente, tra il lunedì ed il mercoledì sarà effettuato il servizio nel senso inverso.

Nuovo apparecchio triciclo.

La ditta « Waco Aircraft Company » di Troy (Ohio) ha recentemente costruito un nuovo

tipo di apparecchio con carrello triciclo, denominato « Mod. N ».

Esso è un biplano, di costruzione mista. La struttura della fusoliera è in tubi saldati, ricoperta in legno e rivestita di tela. I longheroni e le centine sono di pino, con armatura di compensato di mogano; gli alettoni sono dello stesso tipo e sistemati solamente sull'ala superiore; gli stabilizzatori, orizzontale e verticale, sono egualmente in struttura di legno.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	10,66
lunghezza	m.	8,12
altezza	m.	2,61
superficie portante	mq.	22,84
peso a vuoto	kg.	1079,00
peso totale	kg.	1655,00
velocità massima	kmh.	248,00
autonomia	km.	1096,00

Motori da 1500 cavalli.

Per gli aeroplani delle linee aeree civili gli Stati Uniti adotteranno prossimamente motori da 1500 cavalli di potenza, attualmente ancora allo stadio sperimentale.

Motori italiani di siffatta potenza a doppia stella furono esposti al Salone Aeronautico Internazionale, tenutosi a Milano lo scorso ottobre.

Proroga al concorso per il volo muscolare.

Il concorso a premi della Società Politecnica di Francoforte per la realizzazione di un volo di 500 metri, compiuto da un apparecchio che usufruisca di forza motrice esclusivamente muscolare, è stato prorogato, per la quinta volta dalla sua istituzione, al 1° settembre del corrente anno. Il premio è di 10.000 marchi; altri due premi, rispettivamente di 3000 e 1500 marchi, saranno assegnati a chi saprà realizzare progressi nel campo del volo muscolare.

Il volo a vela in Grecia.

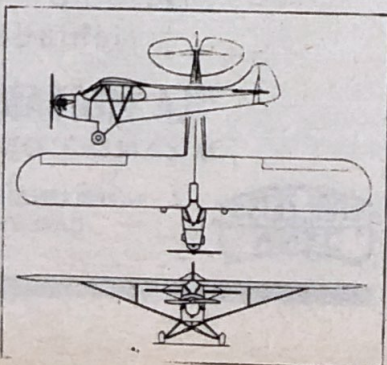
Secondo dati ufficiali forniti dall'Aero Club di Atene, durante il 1937 si sono allenati al volo a vela circa 11.500 giovani e sono state fondate 15 associazioni di questo *sport*. Per concorrere all'opera delle associazioni sono stati ordinati alla fabbrica del Falero molti apparecchi, che saranno concessi alle associazioni per la istruzione dei giovani.

Primato di distanza per aeroplani da turismo.

L'aviatore francese Andrea Japy, partito dall'aeroporto di Istres a bordo del suo « Caudron Rafale 600 », monomotore « Renault » da 140 cv., ha atterrato a Wadi Halfa, dopo aver percorso 3643 chilometri alla media di kmh. 214, battendo il primato di distanza per aeroplani biposti con litri 6½ di cilindrata. Il primato precedente apparteneva agli Stati Uniti con km. 3197.

Nuovo apparecchio americano da turismo.

La ditta « Piper Aircraft Corp. » ha recentemente costruito un nuovo tipo di apparecchio da turismo, denominato « Club J-3 Sport », monoplano ad ala alta. Le cen-

tine sono di lega metallica e i longheroni sono di abete, mentre i pezzi soggetti a compressione sono di acciaio al cromo-molibdeno. La cabina forma parte integrante della fusoliera.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	10,75
lunghezza	m.	6,75
altezza.	m.	2,03
superficie portante	mq.	16,53
peso a vuoto.	kg.	263,00
peso totale.	kg.	454,00
velocità massima	kmh.	142,00

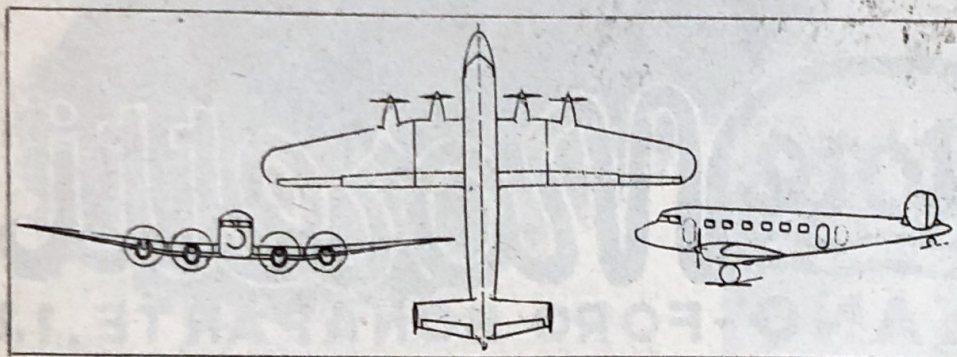
Il quadrimotore « Potez 661 » da trasporto.

La « Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord » ha costruito recentemente un quadrimotore da trasporto, il « Potez 661 ». Il nuovo apparecchio, monoplano, interamente in metallo, potrà trasportate dodici passeggeri ad una velocità media di crociera di 300 chilometri orari.

La fusoliera, di costruzione monocoque, è di un sol pezzo. Le dimensioni della cabina passeggeri sono le seguenti: lunghezza m. 6,70, altezza m. 1,75, larghezza m. 1,63.

Il « Potez 661 » è munito di quattro motori Renault 6-Q in linea, a compressore, della potenza di 220 cv. ciascuno. Le eliche sono metalliche bipale Ratier, a passo variabile in volo.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	22,59
lunghezza.	m.	16,60
altezza	m.	4,40
superficie portante	mq.	64
potenza totale	cv.	880
peso a vuoto	kg.	3986
peso totale	kg.	6326
velocità massima.	kmh.	326
velocità di crociera.	kmh.	300
autonomia.	km.	1000.

Nuovo aeroporto a Tokyo.

È stata decisa dal Comune di Tokyo la costruzione per il 1940 di un grande aeroporto internazionale, che coprirà una estensione di 240 ettari, dei quali 160 saranno adibiti per i campi di volo ed il rimanente per le costruzioni. Servirà di modello l'aeroporto tedesco di Tempelhof.

ESCURSIONI E CAMPEGGI

Escursione-crociera in Dalmazia, Atene e Isole italiane dell'Egeo – 27 Aprile-11 Maggio.

Il programma di questa Escursione-crociera, annunziata nel numero scorso, è ormai concretato. Lo riassumiamo qui, invitando i Soci che desiderano prendervi parte ad inviarci la loro adesione prima del 20 corrente, data di chiusura delle iscrizioni.

27 Aprile – *Venezia*. Partenza per Trieste, Pola, Lussimpiccolo, Zara.
28 Aprile – *Spalato*. Sbarco e visita della città e dintorni: Traù, Salona, Riviera dei 7 Castelli, Monte Marian.
29 Aprile – Navigazione lungo il litorale dalmata, con scali a Lesina e a Curzola. *Ragusa*. Visita della città.
30 Aprile – *Bocche di Cattaro* e *Montenegro*: gita automobilistica.
1 Maggio – Navigazione lungo le coste della Grecia.
2 Maggio – *Atene*. Visita della città.
3 Maggio – *Atene*. Visite e soggiorno.
4 Maggio – Navigazione nel Mare Egeo.
5 Maggio – *Rodi*. Visita della Città Murata.
6 Maggio – *Rodi*. Visita della Città Moderna e giro delle fortificazioni cavalleresche.
7 Maggio – *Giro dell'Isola di Rodi*: Terme di Calitea, Lindo, Campochiaro, Monte del Profeta, Camiro, Fileremo.
8 Maggio – *Coo*. Visità della città e dell'isola.

RAGUSA. *(Fot. Putnik)*

RODI – LA VIA DEI CAVALIERI. *(Arch. fot. C. T. I.)*

9 Maggio – *Rodi*. Visita delle industrie caratteristiche. Partenza.
10 Maggio – Scalo al *Pireo*. Proseguimento per il Canale di Corinto.
11 Maggio – *Brindisi*. Arrivo e sbarco.

Chi lo desidera potrà proseguire e sbarcare a Venezia la mattina del 13 maggio.

La quota di partecipazione all'Escursione, da Venezia a Brindisi, è di L. 3080, con passaggi marittimi di prima classe, e di L. 2430, con passaggi marittimi di seconda classe. Il trattamento durante le soste a Spalato, Ragusa, Atene e Rodi è identico per tutti gli escursionisti. Il programma particolareggiato viene inviato a tutti i Soci che ne fanno richiesta: i posti sono limitati a 50.

Per chi si è già recato a Rodi negli anni scorsi, richiamiamo l'attenzione sull'interesse delle visite a *Lindo*, circonfusa di luce e di colori, con la sua rocca, la mirabile chiesetta cavalleresca, le curiosissime case bizantine e moresche, le collezioni delle famose preziosissime maioliche; al nuovo e gentile villaggio forestale di *Campochiaro*; agli scavi recenti di *Camiro*; al *Monte Fileremo*, tutto vestito della foresta che la strada automobilistica attraversa e su cui sorgono i ruderi degli antichi templi micenei, ellenici, romani, bizantini e, fra essi e su di essi, la Chiesa e il Convento cavallereschi, celebri in tutto l'Oriente. Ma soprattutto la gita a *Coo*, raccomandata personalmente da S. E. il Governatore delle Isole Italiane dell'Egeo, Conte Cesare Maria de Vecchi di Val Cismon, eser-

SANTA MARGHERITA. *(Arch. fot. C. T. I.)*

citerà un fascino tutto particolare sui visitatori. Coo, dopo il terremoto del 1932, è stata ricostruita ed è ora una graziosa cittadina moderna, in luogo del modesto villaggio preesistente. Inoltre, grazie a un razionale programma di scavi archeologici, è ritornata in luce un'intera città romana di eccezionale ricchezza, con molti edifici monumentali, di cui uno solo basterebbe a rendere famosa una località turistica: terme, ville lussuose, odeon, stadio, con dovizia di colonne, di marmi, di mosaici, di statue in quantità e di fattura tali da potersi paragonare a quelle di Ercolano e di Pompei. Nel momento politico attuale, questo ritorno alla luce di una così maestosa testimonianza di romanità nel Mare Mediterraneo è di straordinaria importanza per il suo eccezionale interesse storico, archeologico e turistico.

Escursione in Liguria – 19-26 Maggio.

Nel mese di Maggio, quando l'incantevole Riviera si offre all'ammirazione dei visitatori nel suo più bello e fiorito aspetto e quando le vallate liguri, nel pieno splendore della natura e del cielo, assumono il loro volto più pittoresco, la C. T. I. svolgerà la sua annunziata Escursione in Liguria, che si preannunzia eccezionalmente ricca di emozioni estetiche per la bellezza e la varietà del paesaggio.

La quota di partecipazione, fissata in L. 750.–, darà diritto: al trasporto in battello speciale e con lussuosi automezzi per l'intero percorso indicato nel programma; alla salita in funivia da S. Remo al Monte Bignone; al vitto e alloggio in ottimi alberghi e ristoranti per l'intera durata dell'escursione; a tutti gli ingressi e al servizio di guide; al distintivo di coni speciale.

Il programma dettagliato dell'Escursione sarà pronto verso la metà del mese corrente e verrà inviato ai Soci che ne faranno richiesta. Poiché i posti sono limitati a 75, raccomandiamo di affrettare la prenotazione.

Dove si svolgerà quest'anno il XVII Campeggio della C. T. I.?

Dopo gli ultimi due Campeggi della C. T. I., sorti in cospetto dei ghiacciai del Monte Rosa e dell'Adamello, molti Soci, che amano ogni estate trascorrere un lieto periodo di riposo nella serena atmosfera della nostra Tendopoli, espressero il desiderio di tornare quest'anno nell'incantato regno delle Dolomiti. Ed eccoli accontentati: la XVII edizione del Campeggio della C. T. I. – che incontra sempre maggior favore fra i Soci, tanto che l'anno scorso tutti i tre turni registrarono un «completo» assoluto – si svolgerà nelle Dolomiti Orientali, ai piedi delle turrite, fantasmagoriche Cime di Lavaredo, a 2250 m. presso la Forcella Longeres.

Ne riparleremo presto. Frattanto diamo un'eloquente visione delle Tre Cime e anticipiamo una notizia che farà certo piacere a molti: al Campeggio si potrà accedere anche in automobile, da Misurina.

LE TRE CIME DI LAVAREDO. *(Fot. Fränzl)*

COMUNICAZIONI

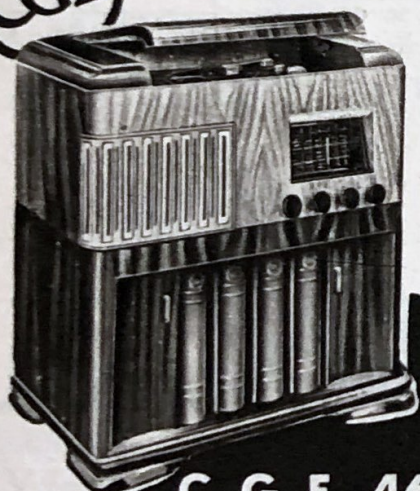
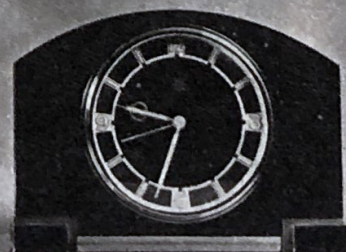
Servizio di deposito del bagaglio a mano negli elettrotreni.

Per evitare casi d'ingombro di bagagli a mano negli elettrotreni, l'amministrazione ferroviaria sta provvedendo, a titolo di esperimento, quando – ben inteso – si verifichino tali ingombri, a ritirare le valigie e i colli nel bagagliaio del treno, rilasciando al viaggiatore una marchetta numerata. Il viaggiatore, arrivando a destino, può ritirare il proprio bagaglio su presentazione della marchetta. Trattasi di un sistema molto semplice e rapido, che corrisponde presso a poco a quello usato per il deposito nei guardaroba degli alberghi e dei teatri.

Richieste di nuove agevolazioni per il trasporto del bagaglio.

È attualmente all'esame di una Commissione di studio dell'Unione Internazionale delle Ferrovie una serie di proposte formulate dalla Camera di Commercio Internazionale. Questa organizzazione domanda che per il trasporto dei bagagli a mano nelle vetture siano soppresse in genere tutte le disposizioni restrittive e che siano adottate nel servizio interno di ogni amministrazione le norme, già abbastanza late in materia, del servizio internazionale, secondo la Convenzione di Berna, per il trasporto in servizio internazionale dei viaggiatori e dei bagagli. Domanda poi che alla spedizione siano ammessi come bagaglio, oltre gli effetti d'uso, colli d'ogni genere. Infine, chiede l'estensione del sistema della franchigia per il trasporto gratuito di una certa quantità di bagaglio.

La questione essendo tuttora allo studio, non possiamo prevedere al momento quali potranno essere le conclusioni dell'Unione Internazionale delle Ferrovie. Per quanto riguarda il servizio interno italiano, possiamo tuttavia dire che, con la riforma delle condizioni e tariffe attuata nel 1935, tutte le larghezze ed agevolazioni già previste nel servizio internazionale sono state applicate anche nel nostro servizio interno, anzi si può aggiungere che quest'ultimo prevede per alcuni casi maggiori larghezze dello stesso servizio interno.

Unico punto controverso, non solo per noi, ma per la maggioranza delle ferrovie europee, è quello del trasporto gratuito in bagagliaio di un certo quantitativo di bagaglio del viaggiatore. Questo sistema, che in passato era in vigore presso un maggior numero di ferrovie europee, col tempo è venuto a ridursi quasi esclusivamente alla Gran Bretagna e alla Francia. La franchigia, se può apparire un vantaggio per il viaggiatore, in fatto è computata nel prezzo del suo biglietto, inizialmente aumentato di una piccola percentuale appunto per tener conto di tale franchigia.

Ripristino del servizio dei "postagiro" internazionali.

Nei rapporti reciproci tra la Svizzera, il Belgio e l'Olanda è stato ripreso il servizio dei *virements postaux*, sospeso dall'ottobre 1935. Detti postagiro, quando siano tratti da correntisti in Italia a favore di correntisti all'estero, sono soggetti alle stesse limitazioni attualmente stabilite per i vaglia internazionali emessi in Italia, e quindi non possono essere tratti per un importo superiore al controvalore di lire 50. Tale limitazione si riferisce però ai postagiro tratti da uno stesso correntista a favore di uno stesso beneficiario, e sempre che l'emissione non si ripeta a brevi intervalli di tempo. Nessuna limitazione d'importo è posta, invece, per quelli tratti in detti Stati a destinazione di correntisti in Italia. Il cambio dei postagiro in uscita è quello applicato per l'emissione in Italia dei vaglia internazionali, tenendo presente che, nei rapporti col Belgio, l'importo deve essere espresso in *belgas* e non in franchi belgi.

Rispedizione di giornali esteri.

Per gli eventuali cambiamenti di indirizzo dei giornali esteri, gli abbonati non debbono rivolgersi direttamente alle amministrazioni dei giornali stessi, ma hanno l'obbligo di presentare le domande di rispedizione agli uffici postali, pagando in anticipo il diritto fisso di L. 1,60 al mese per i quotidiani e L. 0,80 per gli altri.

Divieto di includere valori nelle corrispondenze ordinarie.

L'art. 74 del codice P. T. fa assoluto divieto di includere valori nelle corrispondenze ordinarie e raccomandate circolanti nell'interno del Regno. Quelle sospette di contener valori sono sottoposte d'ufficio, a carico del destinatario, al doppio della tassa di raccomandazione e di quella minima di assicurazione, se trattasi di corrispondenze ordinarie, o al doppio della tassa minima di assicurazione se le corrispondenze sono in raccomandazione. Allo stesso trattamento vanno assoggettate, a norma della Convenzione Postale Universale del Cairo, le corrispondenze ordinarie provenienti dall'estero e dirette nel Regno.

Validità di francobolli commemorativi.

A commemorare il grande italiano Guglielmo Marconi è stata emessa una speciale serie di francobolli del taglio da L. 0,20, 0,50 e 1,25, senza sopraprezzo, valevole per il pagamento di tutte le tasse postali in genere fino al 31 ottobre p. v. La vendita di essi sarà col 30 giugno prossimo, ed il cambio è am… a tutto il 31 ottobre 1939-XVIII.

La vendita dei francobolli commemorativi pe… centenario di Giotto, Leopardi, Pergolesi, Spon… Stradivari cesserà il 30 giugno prossimo e la loro… lidità è stata prorogata a tutto il 30 settembre 1…

Esportazione a mezzo pacchi postali.

Nei rapporti con le Colonie olandesi d'oltre… esistono accordi di scambi compensati. Per l'e… tazione dei pacchi verso quei territori si richie… presentazione dei modelli S. C. Esport, o, qu… l'invio di merci non dà luogo a scambio di valu… benestare rilasciato dalla Banca d'Italia. Lo… modello S. C.-Import va compilato anche per l'im… tazione dei pacchi provenienti dai predetti terr…

I pacchi a destinazione della Columbia, il cui… lore è uguale o superiore a 10 pesos colombiani (… lire 106 italiane), debbono essere accompagnati d… certificato d'origine, debitamente vistato dal Co… Colombiano residente nel paese d'origine delle m…

Nuova linea postale aerea.

È in funzione dallo scorso gennaio, sul perc… Tetuan-Melilla, gestita col seguente orario dalla… cietà Ala Littoria:

Lun., Merc., Ven.				Lun., Merc., …
14	partenza ↓	Tetuan	↑ arrivo	16.30
15	arrivo ↓	Melilla	partenza	15.30
Mart., Giov., Sab.				Mart., Giov., …
6.20	partenza ↓	Tetuan	↑ arrivo	8.35
7.20	arrivo ↓	Melilla	partenza	7.35

Detta linea è in coincidenza con l'aviolinea Ro… Palma-Melilla.

Telegrammi per Madera e Porto Santo.

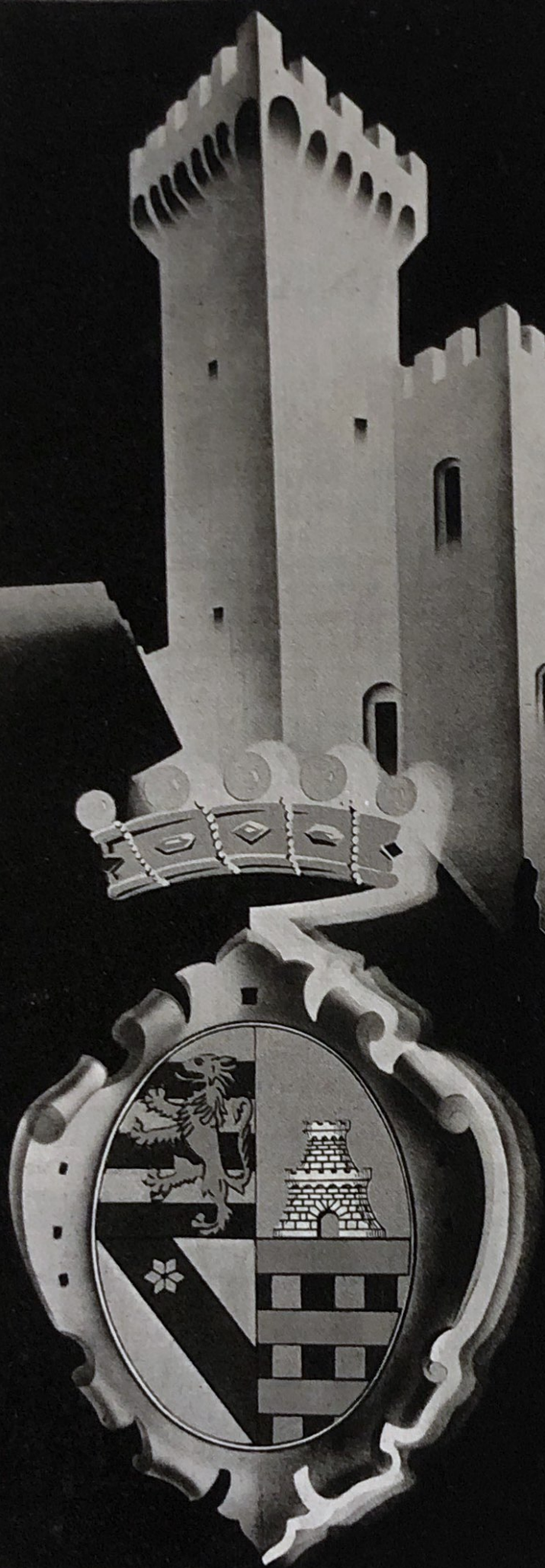
Col passaggio al *regime europeo* delle isole prede… le categorie di telegrammi ammesse, con le rela… tasse in franchi-oro per parola, sono indicate nel… guente specchietto:

	Ord.	Stampa	CDE	CD…
Madera: Via Italcable, Via Francia, Via Eastern	0,85	0.425	0,595	0,4…
Porto Santo: Via Italcable, Via Francia, Via Eastern	0,95	0,475	0,665	0,4…

RAPINATORI E RAPINATI

Se gli animali potessero parlare il nostro linguaggio ne sentiremmo delle belle! Credete proprio che sia piacevole o solo indifferente per le pecore (sic vos non vobis...) farsi togliere il loro caldo mantello e per i buoi, cavalli, ecc., tirare per ore dei pesi immani con contorno di bastonate? E che dire poi dei conigli, dei polli e di tante altre povere bestie allevate per così dire a macchina per poi far loro quel tale servizio che sapete?
Ma dove l'uomo si mostra di una rapacità raffinata è con le api, che sono animaletti tanto intelligenti e laboriosi da essere portati ad esempio agli scolari. Bisogna leggere i lavori dello scienziato poeta Fabre per vedere di che cosa siano capaci le api che rappresentano il più perfetto esempio di comunità per spirito di collaborazione, rispetto alla gerarchia, ripartizione del lavoro, ecc. Ebbene l'uomo si mostra semplicemente feroce nei loro riguardi. Pazienza se si limitasse, come fa l'orso, a rubacchiare i dolci favi esponendosi

almeno a punzecchiature. Nossignori, l'uomo non vuole correre rischi e fa lavorare le api peggio degli schiavi, rapinandole sfacciatamente e creando chissà quali tragedie fra loro.
Pensate un po' che impressione devono provare quelle povere bestiole quando, dopo aver lavorato per settimane e ben sicure che le cellette dei favi sono ormai tutte piene... un bel giorno se le trovano vuote! La sorveglianza delle guardie è stata come sempre perfetta eppure il miele è scomparso. Si raddoppia certo la sorveglianza, ma poco dopo il brutto scherzo si ripete! L'uomo non ha fatto che sostituire rapidamente con uno vuoto il telaietto contenente il ghiotto favo ripieno! Non lo sappiamo con certezza, ma si può ritenere che nella comunità ci saranno inchieste, processi e magari esecuzioni: tutto per colpa nostra!
Ma pensate quali fantastiche proporzioni avrebbe preso l'allevamento e lo sfruttamento delle api se, dopo che la scienza e l'esperienza hanno dimostrato in modo così evidente la necessità dello zucchero per l'organismo umano, come alimento e sorgente di energia, non si fosse trovato più comodo estrarlo dalla canna e dalle barbabietole!
L'avete scappata bella, povere api! Ma ora non avete più nulla a temere. La terra provvede ormai l'uomo di tutto lo zucchero che gli occorre non solo per vivere e funzionare, ma anche per soddisfare quella che si vuole chiamare ghiottoneria ed è invece un sano istinto perché indica la via più semplice e diritta per fornire l'organismo di un elemento necessario.
State tranquille api: siete messe ormai a riposo. Il vostro miele è prezioso, ma lo zucchero lo è anche di più perché viene digerito in un attimo, senza fatica ed in modo totale, ossia senza lasciare traccia di scorie: il che vuol dire che esso è anche alimento purissimo.
Api non molestate i coltivatori di bietole: sono vostri amici!

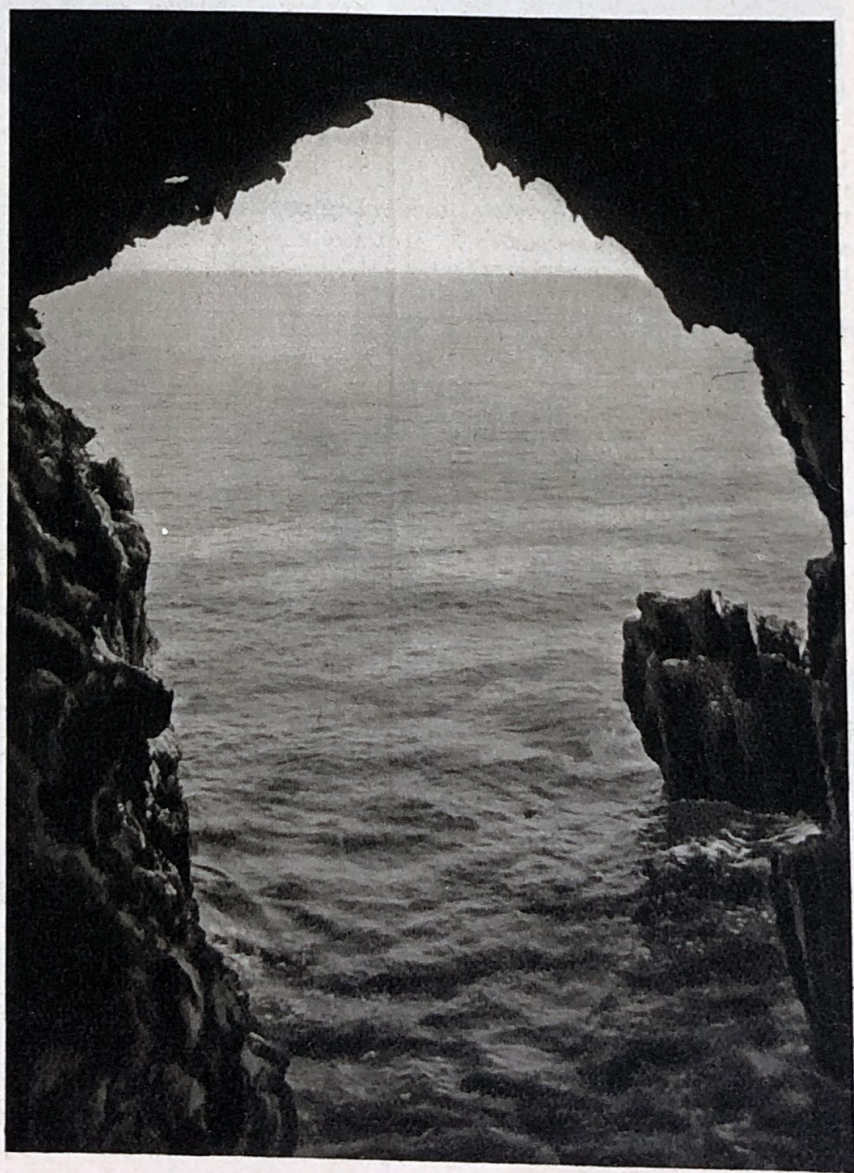
produzione propria
invecchiamento naturale
annate garantite

Brolio
CHIANTI

Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLIV - NUMERO 3 MARZO 1938 - XVI E. F.

IL CIRCEO E L'AGRO PONTINO

Affacciandosi dai monti Albani, quando il cielo è metà azzurro, metà temporalesco, pare che il continente d'acqua e di terra sia lassù, in cielo, e che la pianura percorsa dalle nubi sia un'ombra vagante. Vien subito da pensare al lato geografico, alla terra ammassata dai fiumi nei secoli, ai monti allontanati, imbronciati, senza più respiro marino. Si piomba nella preistoria e, dalla preistoria, da questo mondo elementare d'alberi e d'acque, vien fatto di balzare pari pari ai tempi d'oggi. Ci si protende issofatto su una nuova civiltà: ché non è soltanto una provincia, ma una terra che sorge. Dopo la prima meraviglia, subito ci si affeziona all'Agro Pontino come a una cosa nostra, a una ricchezza propria.

Fuma ancora qualche capanna. In una radura verde, dei bufali aggruppati, fuori ormai del loro regno, si credono padroni: con quell'adattabilità immediata ch'è d'ogni bestia, assistono tranquilli al passare delle automobili per le strade nuove, annidati nel loro pezzetto di preistoria. Due uomini cavalcano lo stesso cavallino villoso: tutt'un insieme di pelo, di mota e di stracci. Li segue un cane bastardo, infido, nudo. Il cavallino dal vello caprigno ha un occhio spento: una macchiolina lattiginosa vi nuota dentro come un pesce morto in uno stagno opaco. Ogni tanto i suoi zoccoli battono freddi sulla pietra per poi rientrare silenziosi nello sterpeto. Sono gli ultimi nomadi di questa landa, gli abitanti della macchia. Hanno un volto di terracotta. I capelli bruciacchiati paiono incollati alla cótica. Le pieghe dei mantelli, secche come nelle statuine dei presepi. Portano cosciali di capra. Sono fangosi come bufali, terrestri, errabondi. Nei loro occhi l'istinto elementare balena denso, incantato. Comunicano senza suoni, attraverso la natura con cui hanno un'adattabilità animale. Creature venute fino a noi mezzo morte da una remota civiltà; figure più geografiche e zoologiche che storiche e umane. Tuttavia l'insieme degli uomini e della cavalca-

IL MARE BRONTOLA NELLE GROTTE DELLA MAGA . . . (Fot. Luce)

... LE VILLE ROMANE DEI LUCULLI E DEI CALPURNI CHE SORGEVANO SU QUESTE RIVE ... (Fot. La

tura è assestato, composto, quasi religioso. Regge anche di fronte al nuovo. È di tono elevato, di forte qualità.

IL CIRCEO E L'AGRO PONTINO.

Ho visto un fosco vecchione. La sola cosa fr sca e attiva nel suo corpo usato, la sola cosa vi in maniera crescente era la morte. S'era posa davanti a me come uno stra uccello, col collo scarnito d l'avvoltoio e le volute del barro come ali ripiegate. C piovuto, sostenuto da u dignità di silenzio, pareva m numentale. Si poteva sco porre in lui l'uomo nei su elementi, dal minerale al spirito. Si potevano vede in lui la Fame e la Paura o ginarie. Era ancora attacca ai suoi acquitrini, alla s vita primitiva.

Anche una donna ho i contrato. Portava un bamb no in braccio. Aveva u maternità maestosa e sco trosa. Queste donne han sempre il bambino in bracc soltanto così sembrano co plete. Ora se ne tornano monti sui loro cavallini pel Spariranno nei monti, i magine dei secoli, faran tutt'uno con loro, coi seco Si pietrificheranno.

QUESTO ESTREMO REGNO OMBROSO ... (Fot. Luce)

... IL LAGO S'IMPADULA IN UN COLOR TERROSO ... (Fot. Luce)

... UNA SORGENTE D'ACQUA PREZIOSA STILLA TRA GLI AVANZI DELLA CITTÀ DI NINFA ... (Fot.

Scolpiti nel sasso, i paesi di Norma e di Sermoneta, l'uno a grappolo, l'altro a muraglione, voltano la faccia al mare. La macchia serena, all'ombra di quei monti, annunzia quando arriva il vento e gli fa da strada. Una sorgente d'acqua preziosa stilla tra gli avanzi della città di Ninfa, ricoperti d'erbe e di fiori, come sepolcri. L'aria è greve d'umidità e d'ombra, meno profumata che appesantita. Su un ruscello che percorre tortuosamente un giardino di piante basse, d'una dolcezza quasi feroce, naviga il gesto solitario d'un ramo sciancato. Uccelli pesanti svolazzano e saltellano, goffi e carnali. Fra gli intrighi di rovi, nelle sale scoperchiate, c'è una vitalità affannosa; tutto pinza, tutto graffia, tutto morde. Il fradicio del bosco penetra e imporra i soppalchi. Da questo paradiso d'alberi putri, la vita sembra una favola. Penso alla luna a Ninfa, alla primavera a Ninfa. La luna (tutta per Ninfa) deve balzare fuori come nei fondali dei teatri, rapida ed enorme; una luna molle, di lacca rossa, come un sole giapponese. E, di primavera, ci sarà un merlo solo (tutto per Ninfa) con una voce calda e profumata come i primi goccioloni d'una pioggia estiva.

Il Circeo con le sue luci e le sue ombre, con le sue nuvole e con la sua aureola di sereno, segna le ore del giorno e della notte; indiffe- affondato nella favola e nei secoli. Di lon- sotto un cielo alto, spazioso, con una nebbi- radente terra che lo solleva perché la sua f- mitica, così isolata, abbia più spicco, ritor- esser l'isola di Circe. Le nubi stanno lì d- sa, e di notte fan cerchio alla luna come s- ricordassero di quelle feste che i primi abita- (di origine greca, pare, e conservatori del c- dell'Iside egiziana) celebravano cantando in- colo nelle notti serene. (Circoli o circi, come, s- cessivamente, Circe, la stessa dea Iside da- adorata). Sulla sua groppa mitologica e pesa- ruderi di mura ciclopiche di travertino hanno- to pensare al tempio di Circe che fu famoso- le sacerdotesse, eccellenti maestre nelle arti- giche e nel guarire le morsicature dei serp- velenosi, come per i rostri delle navi di U- che vi venivano conservati. (La Iside egiz- che è quanto dire la Io dei Greci, si rite- protettrice dei naviganti, e si depositavano- suoi templi, in dono, i rostri delle navi). Co- gimnosofisti indiani, i gerofanti, gli arpeno- gli orologhi e gli archiprofeti egiziani, e- stregoni più moderni, per mezzo di libri, p- metalli, ranocchie, scorpioni, gatti e rosp- mediante il poculo amatorio, primeggiavano

l'impassibilità e insensibilità fisica, o ispiravano amore irresistibile, od ottenevano la visione attraverso corpi opachi, o producevano apparenze di oggetti inesistenti, o praticavano la mansuefazione dei serpenti, la morte degli armenti, la sterilità della terra, l'avvelenamento dell'aria e la impotenza a poter generare, così le sacerdotesse di Circe convertivano uomini e donne in gatti, lupi, e altre bestiacce per mezzo di veleni spremuti dal succo di alcune erbe che Circe stessa (istruita nella cognizione delle piante e nelle virtù delle varie erbe) pestava e porgeva proferendo parole d'oscura magìa, corteggiata da innumerevole stuolo di mostri e di orride fiere. Con incanti ed erbe la maga trasformò in mostro la vergine Scilla, che si gettò per disperazione in mare prendendo figura di scoglio; e in uccello il re Pico, discendente di Saturno, il quale si dirigeva a far preda di cinghiali su per i boschi del monte. Poi venne l'avventura di Ulisse che per poco non si fracassò contro queste rocce dopo essersi liberato dalla ferocia dei Lestrigoni che abitavano Terracina. Ché questo monte, « sporgendo in mare con la sua gigantesca figura, difende i bastimenti dalle furiose tempeste suscitate dai venti aquiloni, e viceversa v'incontrano naufragio, lorché forti ed impetuosi spirano i venti del sud, a causa delle veloci correnti che, attratte dai vuoti sotterranei delle profonde caverne esistenti ai piedi del medesimo, formando vortici, minacciano d'infrangerli su li scabrosi scogli di cui esso monte è circondato ».

Gli abitanti del Circeo conservarono a lungo il culto di Circe, così come i Romani del tempo favoloso quello di Enea e di Romolo, essendo costume di quasi tutti i popoli riportare nel numero degli dèi i proprî fondatori e edificar loro, dopo morti, altari e templi. « Ora le madri di San Felice nominano la Circe e il Necromante per fare azzittire i figlioli in egual modo come in altri paesi costumasi di minacciarli e intimorirli col bobbo, il morto o il cane ».

Il mare brontola nelle grotte della maga. Ma dietro al monte c'è una tranquillità fonda, incantata. Le grandi strade della bonifica, tra cantieri e baraccamenti, vi arrivano con sospetto, e pare che entrino lì in una zona di silenzio. Battono contro il monte come contro un bestione arenato. La sua massa invade la veduta. Il civilissimo mare è al di là; e questo versante di monte, come tutti i versanti opposti a quelli marini, si infosca in una desolazione tanto più cupa e selvaggia quanto più chiaro e aperto è, di là, il mare.

Questo estremo regno ombroso è stato attaccato per ultimo dalla civiltà. E c'è ancora il casone di Paola a rammentare i tempi andati: uno di quei casoni da malaria, intristito da un intonaco

SONO GLI ULTIMI NOMADI DI QUESTA LANDA ... *(Fot. Prete)*

IL CAVALLINO DAL VELLO CAPRIGNO ... *(Fot. Prete)*

... ZOLLE ENORMI E PICCOLE CASETTE ALL'ORIZZONTE ... (Fot. Pr

pieno di gore d'umido, con le finestre cieche, che sorge dove il lago s'impadula in un color terroso che prolunga insidiosamente quello del suolo, dove l'acqua è densa e àtona, senza riflesso e senza vita. Il lago si ramifica poi all'interno d'una selva su cui pare che pesi un sortilegio: una selva da sogno, senza fine. Poi si ritira come se non osasse andare oltre. Dall'altra parte segue la linea uguale della costa, dietro le dune di sabbia. Mentre il mare agitato spazza i lidi inospitali, il lago, dalla superficie pesante come un liquore, ne sembra lo specchio. Il mare è natura, il lago è magìa. Pare di veder salire dal suo fondo, in ascensori incantati, una ricchezza abbandonata di colonne e di mosaici, e di poter ricomporre, come in un miraggio, le ville romane dei Luculli e dei Calpurni che sorgevano su queste rive. Ora ci sta una famiglia che tiene in affitto la pesca del l Sta in una casa squallida e rósa dal salmas vive tra terra e acqua: gente che par fatta in maniera speciale per vegetare in quello str elemento. Per mezzo di un sistema di chiuse affollano in un vivaio, lì davanti, le spigole ombrine, le anguille. Séguita l'immigrazione pesce fresco e crollano sott'acqua le chiuse mane e le papali. Ché da Lucullo in qua, la p nel lago di Paola è stata sempre molto nomi

È sera, ma la sera cade più presto giù dal m te, umida e dolce. Par di poggiare i piedi su terreno infido. L'aria è greve e profumata. barchetta esce tacita dai giunchi. Di su barchetta, le rive passano col rallentatore terra, dopo aver fatto tutt'uno col cielo, des rosa di luce, se ne distacca pian piano, si

LE GRANDI PIANTE DELLA FORESTA, ANCORA IN PIEDI ... (Fot. Vitullo)

chiude. Un ultimo resto di luce vaga sulla terra come un'ala fuggitiva. Le grandi piante della foresta, ancora in piedi, aspettano il colpo del taglialegna ed esalano una virtù di silenzio possente e aristocratico.

In quel perenne crepuscolo, all'ombra del monte, c'è un vuoto prativo, chiuso da un muro. Il cancello è scardinato. L'aria che vi si respira è pregna di umidità che si solleva dal terreno incolto. Nel silenzio senza mutamento e senza attesa affiorano, nel vuoto prativo, gli avanzi della peschiera di Lucullo, che fu vivaio di ostriche e di murene, ornamento principale delle cene romane (*ostrea Circeii...*). V'è un che di vorace in quell'abbandono. Grossi fiori carnali crescono tra le erbe infeste, quasi per miracolo. In mezzo al rettangolo di prato spento v'è il senso esatto della vita e della morte, nude dentro quel muro inesorabilmente nudo.

Tutta quest'esistenza incantata, a mezza luce, cresce all'ombra del Circeo, di quella massa favoleggiata dal seno cavernoso e dai fianchi fitti di boscaglia. E fin dove cova quell'ombra, vive il mito. Nei recessi, protetto dai grandi alberi muti, si raccoglie il silenzio dei secoli. La vegetazione s'incupisce e vi s'annidano le buie leccete. Vi son boschi più rari di sugheri, e ornelli da cui stilla la manna. E gli ulivi, grigi e inconsistenti come ragnatele, stirano le braccia verso la luce.

Ma di là dal lago sorge, dalla macchia magica, la città-miraggio dorata dal sole: Sabaudia. È nata in un batter di ciglia ai margini d'una selva, bagnata da un'acqua morta e protesa sul mare. Scende verso il lago che s'insena nei boschi se-

. . . LE GRANDI STRADE DELLA BONIFICA . . . VI ARRIVANO CON SOSPETTO . . . (Fot. Vit

reni, mentre le piante, spazzate dal vento a una eguale altezza (come se sulle loro chiome il vento si fosse aperto il cammino), si piegano verso i monti. La sua presenza è un miracolo. Così vicina al mare, sembra non vederlo. Forse per questo è così attonita. La selva è immobile sotto a un sortilegio. Sullo specchio del lago galleggia il cielo. Le dune tolgono alla città-miracolo la veduta aperta, paiono alte montagne controluce. La parte superiore, renosa, ne è la cima sterile, e i ciuffi bassi di mirti sono boscaglie.

La città è tutta una scenografia muta. In mezzo alla piazza, un cinema deserto e una maschera in uniforme. Littoria è sorta su una terra nuova, è venuta su con la terra, s'intendono; Sabaudia è ancora un po' attonita, spuntata come un enorme fiore estatico. Accanto a Ninfa, Littoria e Sabaudia; accanto al bufalo, il trattore. Questo suolo focoso come un cavallo da domarsi permette le più strane concomitanze. I conquistatori si sono partiti dal mare, hanno costruito lungo il lido una delle più belle strade d'Italia e racchiudono sempre più le forze sfrenate e selvagge verso il monte, ce le sbattono contro.

Lontano è ormai il tempo dell'escursionismo romantico e degli storici elegiaci e paesisti, il regno della pace silvana e il dolce suono d'agreste zampogna dei pastori che pascolano i loro greggi, seduti all'ombra di annose querci o sulla pietra dei monumenti. Trenini, sfilate guerresche di trattori, enormi cumuli di carbone, carbonaie f manti, cantieri, schianti di alberi abbattuti, a cre vai e vieni di carri, automobili, bicicle (tante donne in bicicletta, come si usa nella V Padana, per quelle vie diritte e piatte come c nali), lieto rumore d'acque correnti, intrecci canali, centri agricoli donde si partono le stra per la pianura arata. E case coloniche a miglia disseminate per il coltivato, alcune non fini con l'uomo che spiana un pezzetto di terra d vanti alla porta e pianta il suo albero, o guar per la prima volta dalla finestra lo spogliato c turge intorno come il mare: per lo più col veneti, sottili e accomodanti, cauti e attenti, c sorridono per obbligo di cortesia e hanno parola arguta, sollecita e confidente. Il pian dissodato a perdita d'occhio. Gonfia e si ha l'i pressione che respiri: zolle enormi e piccole case celesti all'orizzonte. Un falco sorvola la campag e vi stampa la sua ombra come un blasone.

E magnifiche, giovani turbine tra mare e l dove sfociano i canali in una chiarità marina, lavati da un vento aperto e salubre come un' bandiera che sbatte. Gioia, ricchezza, ebbre d'acque. Tutto, intorno, è consolante. Pare sia una buona circolazione sanguigna. I barac menti di legno e di bandone, città alla Far-W seguono la bonifica, con lo spaccio, l'osteria, dispensa. Ci si fermano i venditori ambulanti. ogni parte si vien qua, si fiuta il nuovo, l'aff Attorno ai pionieri, la folla dei bottegai e

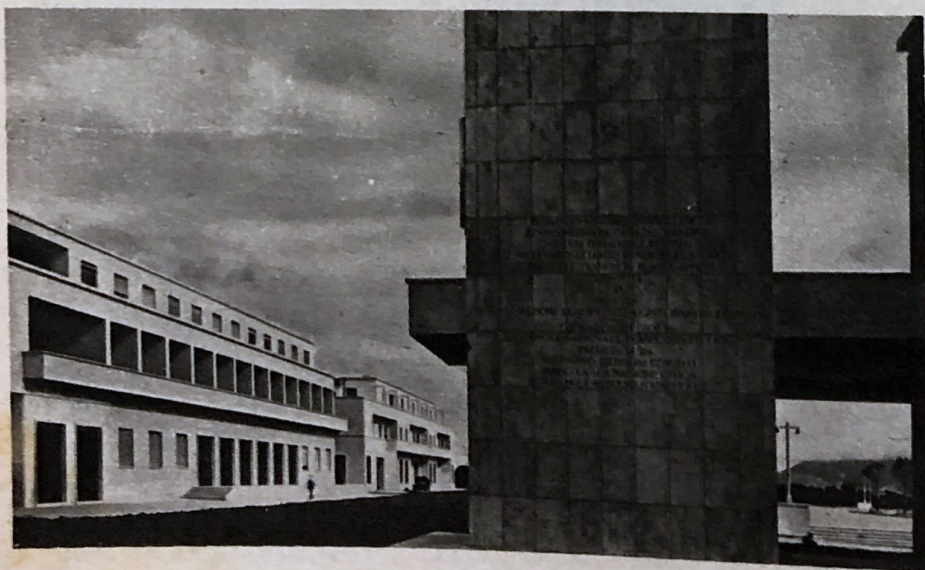
...E CASE COLONICHE A MIGLIAIA, DISSEMINATE PER IL COLTIVATO ... *(Fot. Vitullo)*

LONTANO È ORMAI IL TEMPO DELL'ESCURSIONISMO ROMANTICO .. *(Arch. fot. C. T. I.)*

LONTANO È ORMAI IL . . . REGNO DELLA PACE SILVANA . . . *(Da una incisione del 18[illegible]*

fornitori, prima con le carrette, poi col negozio moderno. C'è il godimento fresco di una cosa quasi impossibile, la gioia della rinascita, lo slancio radioso per cui tutto sembra un gioco magnifico. Di notte, le strade nere e dense tagliano la diffusa oscurità. I cantieri e i baraccamenti vengono succhiati dal buio come da una ventata e dànno il senso della vita nata ieri, spuntata come un'erba novella che ha tenere radici. Misteriose e splendide mitologie moderne sono appostate ai crocicchi: pompe da benzina, frecce luminose, avvisi. C'è qualcosa di barbarico e di trionfale. I cantieri illuminati, come città fiorite nella notte, sono disseminati per la pia-nura. Nei canali non scorre acqua, ma luce.

Dall'altro versante del Circeo, verso il paesell[o] di San Felice che guarda il mare, tutto rappres[o] a mezz'aria, dove non arrivano le esalazioni del-la palude, viottoli e scalinate rampicano su [illegible] per la costa diruta e impervia, tra una ricchezz[a] mediterranea di eriche e di ginepri, di palme [e] di agavi e di molte erbe venefiche come euforbi[e] e cicute. Altre erbe crescono al Circeo, che son[o] atte a risanare dal morso dei serpenti. E fra [i] molti arbusti s'incontra una specie di mirto coronario che si alza da terr[a] prendendo la figura umana [e] che spuntò per la prima volta sulla tomba di Elpènore compagno di Ulisse, mort[o] nel cader dalla sommità de[l] monte. Questa vegetazione rammenta gli strani prodi[gi] della maga Circe.

Nel gran silenzio circolare, in questo paese classic[o] per la sua calma accettazione di luci e d'ombre, la baia s[i] addormenta in pace fino [a] Gaeta. V'è qualcosa di disperato nell'ebbrezza che vi ascende lassù, chiusa in sè, troppo spessa per poter cantar[e]. Il mare si offre disabitato calmo al largo, effervescent[e]

SABAUDIA . . . ANCORA UN PO' ATTONITA, SPUNTATA COME UN ENORME FIORE . . . *(Fot. Luce)*

IL PIANO È DISSODATO A PERDITA D'OCCHIO ... *(Fot. Vitullo)*

a riva. È un incendio azzurro. Le isole pontine sembrano famiglie di cetacei che meriggiano.

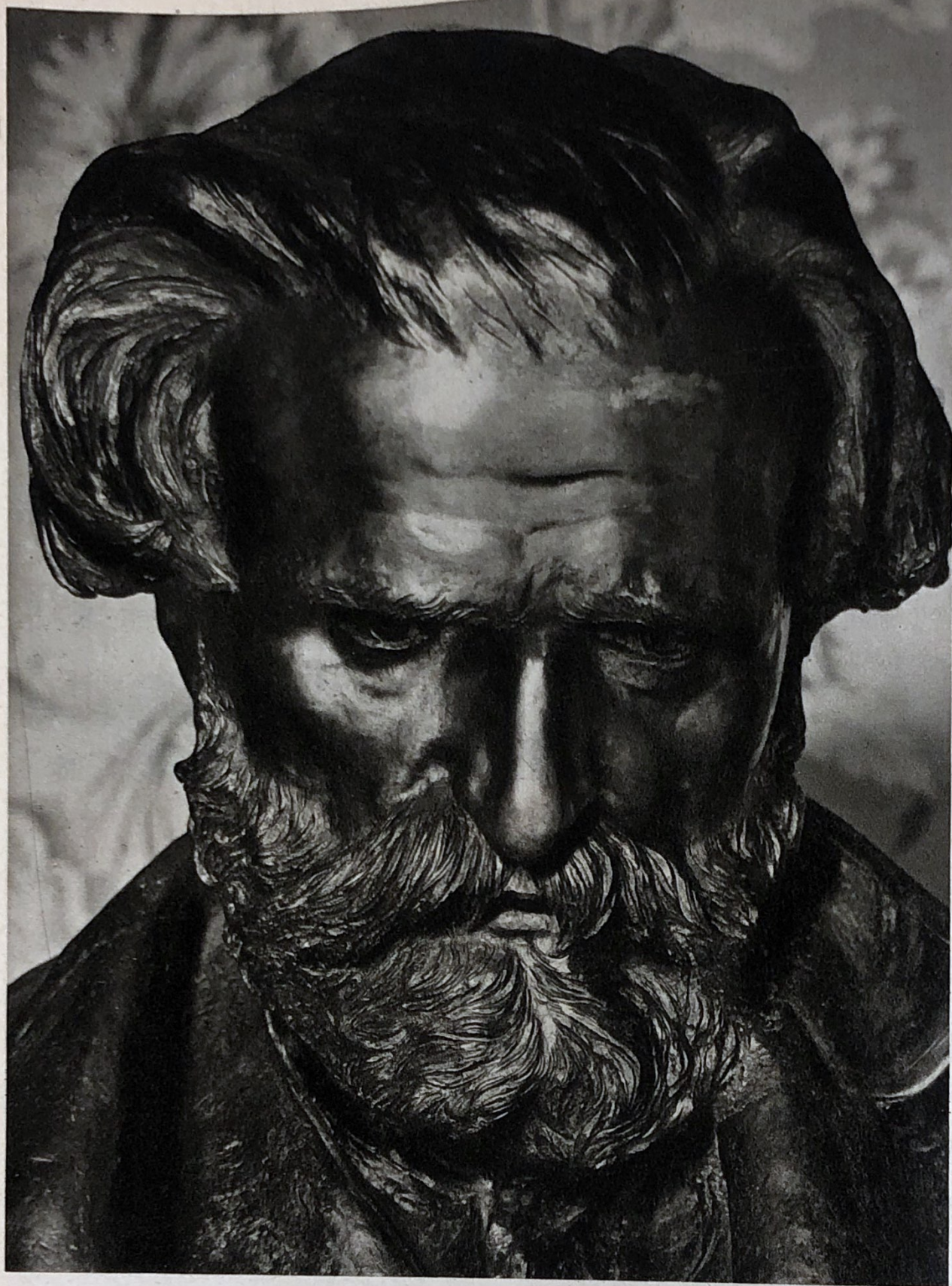
Dove la costa si ammansisce e il mare carezza apertamente la rena, attraverso ai mirti che hanno odore e sapor di salso, cinguettano, vicini, gli uccelli facendo a rimpiattino col sole, e sembrano in gabbie d'oro. Qui tutto è terra, è Paradiso terrestre. Tra lo scintillìo del mare in mezzo alla macchia, un cavallo bianco punta con la testa contro a dei ributtaticci di leccio, più alto della vegetazione. Accanto a una baracca, due donne lavano e fanno la cucina al sole; e pare che il sole sia lui a cuocere e a lavare. Di notte, la luna si leva ritualmente davanti alla baracca; dentro c'è un fuoco, e le donne sono attorno al fuoco con la porta spalancata all'onda ombrosa e ai campi di stelle.

Dal fianco che guarda Gaeta e Terracina digradano i vigneti misti a famiglie di agavi e di fichidindia: moscatello e aleatico « che gli stessi terrazzani vinificano con particolare processo ottenendone un vino veramente greco e di gusto superiore ». Al riflesso caldo delle dune, tra le amabili vigne potate ad arte e gli odorosi boschetti, si diramano tanti viòttoli domestici al sole.

Stenditi, amico, in lunga e saggia siesta, sulle dune renose, tra il cacto e l'acanto, dove la menta il timo e la ruta, invisibili, accarezzano, col loro profumo che riempie cielo e terra, il tuo dolce sonno mediterraneo. Dalle capanne viene il canto dei galli. Un raglio d'asino fa primavera. Sopra di te, un mirto fa da ombrello rizzandosi a forma umana come quello che crebbe sulla tomba di Elpènore. E quando una brezza, grata alle labbra come vino novello, viene di sera a risvegliarti, il Circeo, grave di secoli e di leggenda, s'è allontanato, e il mare è d'oro.

BINO SANMINIATELLI

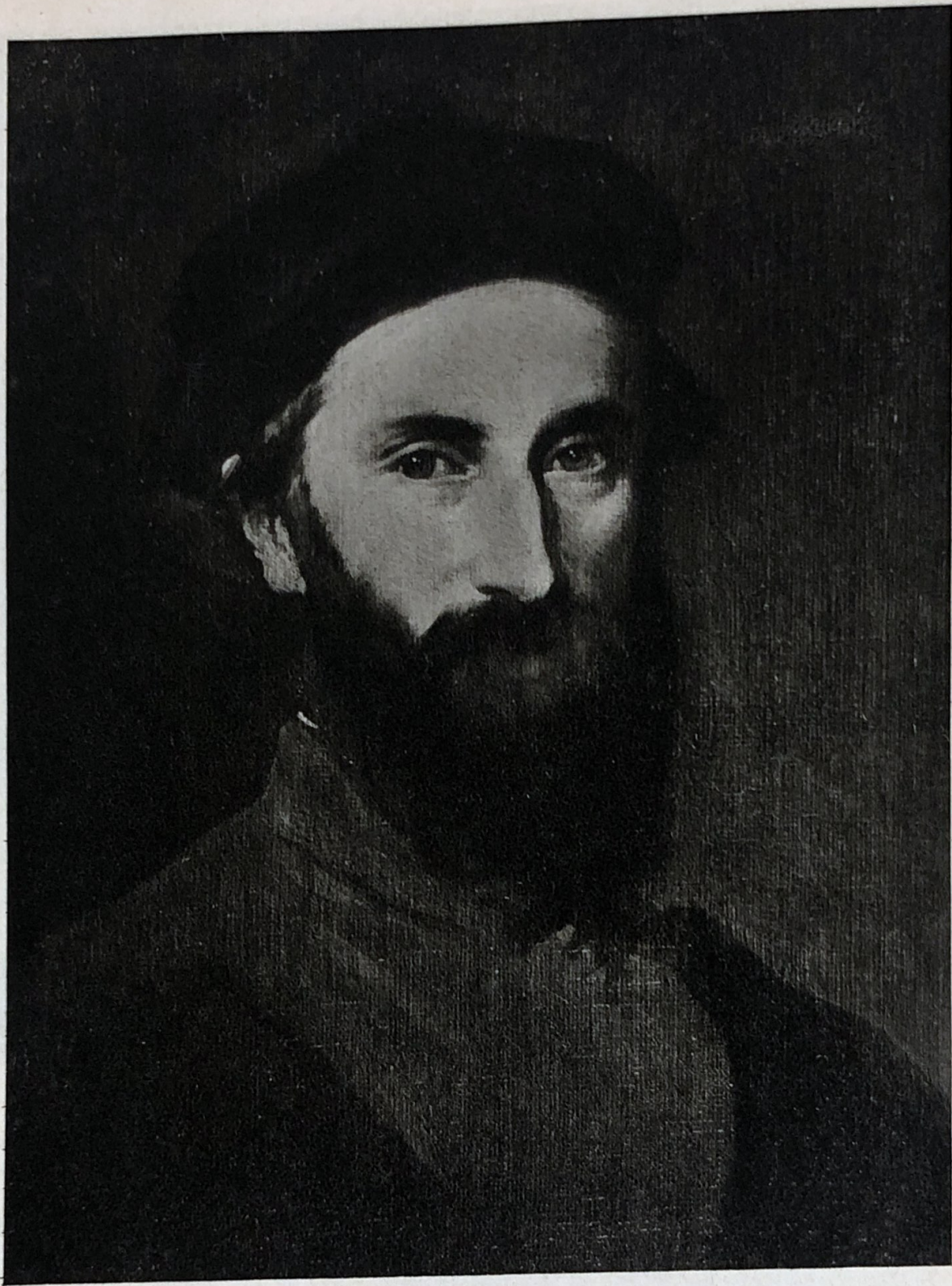
... CENTRI AGRICOLI DONDE SI PARTONO LE STRADE PER LA PIANURA ARATA ... *(Fot. Luce)*

GIUSEPPE VERDI, PARTICOLARE DEL BUSTO DI VINCENZO GEMITO. (GALLERIA D'ARTE MODERNA DI FIRENZE)

(*Fot. Alinari*)

VERDI E MORELLI

Nel gennaio del 1858 Verdi s'era recato a Napoli per allestire, nel teatro San Carlo, la prima rappresentazione di *Un ballo in maschera*, opera sua nuovissima ed inedita. Le prove si svolgevano alacremente, curate e guidate dal maestro; ma questi, il 7 febbraio, sconsolatamente scriveva al suo « librettista » Angelo Somma: « Sono in un mare di guai! La censura, è quasi certo, proibirà il nostro libretto... Hanno cominciato per adombrarsi di alcune espressioni, di alcune parole; dalle parole sono venuti alle scene, dalle scene al soggetto... ».

Non se ne fece nulla. Invece che a Napoli, *Un ballo in maschera* venne rappresentato per la prima volta a Roma nel '59, con qualche lieve modifica al libretto. Ma Verdi avea frattanto prolungata la sua dimora a Napoli per tutto l'anno, in un albergo luminoso all'inizio dell'antica via Santa Lucia, sul mare; e fu in quel tempo ch'egli conobbe il pittore Domenico Morelli, di dieci anni

DOMENICO MORELLI – AUTORITRATTO DELLA COLLEZIONE LEONETTI.

(*Fot. Alinari*)

più giovane di lui, legandolo a sé d'un'amicizia affettuosa, che fu serena sempre e assiduamente coltivata durante il lungo cammino della vita.

« Mi pungeva un gran desiderio di conoscerlo personalmente – scrisse il Morelli – ed avrei desiderato una presentazione non *ufficiale*, ma tale che mi avesse permesso di vederlo spesso e da solo. Una mattina venne frettoloso al mio studio il vecchio pubblicista Vincenzo Torelli, prese un bozzetto che era a terra abbandonato, rappresentante *I Foscari*, e senza darmi il tempo di rivolgergli una domanda pur che fosse, mi trascinò seco nella via e mi condusse nella sua carrozza all'Albergo di Roma, dove alloggiava Verdi. Il maestro comprese il mio imbarazzo... ». Morelli fece allora il ritratto del maestro, non per lui ma per sé, come ricordo del suo nuovo amico, da porre nello studio tra le sue pitture. Filippo Palizzi, per un omaggio da pittore di piante e d'animali qual egli era, dipinse intorno all'imagine del musicista, sulla stessa tela, una ghirlanda d'alloro con perfettissima calligrafia realistica, e fece il ritratto di Lulù, il piccolo cane che Verdi e la signora Peppina tenevano come compagno inseparabile.

Dodici anni dopo, il 17 dicembre 1870, finì la vita del vecchio e non ingiustamente obliato musicista partenopeo Francesco Saverio Mercadante, che aveva tenuto fino a quel giorno il governo del Conservatorio musicale di Napoli. Guidato dalla

LO STUDIO DI DOMENICO MORELLI. (Fot. Alinari)

sua passione attivissima dell'arte e dal suo sperimentato gusto della musica, Morelli pensò che, con Giuseppe Verdi a capo del Conservatorio, si potesse realizzare una reviviscenza napoletana di arte e di cultura musicale. Ma s'illudeva e s'ingannava, poichè l'arte, con o senza scuola, fiorisce e si rinnova soltanto per affermata potenza di individui produttori. Chiaroveggente com'era sempre, all'amico che lo sollecitava e gli chiedeva consenso per agire, Verdi rispose il 27 febbraio 1871: « ...Gli allori del passato hanno addormentato il presente; ma come poss'io rimediarvi? Dare una spinta, come voi dite, all'insegnamento, e poi andarmene, non è possibile: chè per riuscire a qualche cosa, bisogna, in questo come in tutto, occupazione forte ed assidua... Non dubitate però; l'ora del risveglio verrà, se dimenticheremo la frase fatale « *Noi siamo stati* ». E ci ricorderemo che siamo d'una razza, ed abbiamo un sole, non voglio sapere se più bello o più brutto, ma *diverso* da quello che splende di là dai monti. Diverso!... Voi mi capite! Con questa parola voglio dire: Arte non forestiera, ma nostra, e dell'epoca nostra. L'artista che rappresenta il suo paese e la sua epoca diventa necessariamente universale, del presente e dell'avvenire. Duolmi non poter rispondere alla vostra lettera come voi desiderate. Conservatevi all'onore d'Italia e vostro ».

Verdi dava in quei giorni gli ultimi suoi tocchi alla partitura musicale dell'*Aida*, che in quello stesso anno fu rappresentata al Cairo, per la prima volta. Il 1872 fu stagione di vivissimi successi pel maestro in patria; ed a Napoli, nel '73, l'opera nuova, accolta dalle più clamorose acclamazioni della folla, raggiunse il segno della sua massima fortuna. Il musicista, che s'era recato a Napoli per preparare la prima rappresentazione dell'opera dedicava al Morelli le sue tregue. Non erano più giovani. Verdi aveva sessant'anni, e cinquanta ne aveva Morelli. Ma in quell'atmosfera di successo in quei giorni di vittoria rivissuta, la loro amicizia rinverdì, si fece più intima e più calda. Ed in quei giorni appunto, per mediazione del Morelli lo scultore giovanissimo Vincenzo Gemito (aveva

superato appena i suoi vent'anni) potè plasmare nell'argilla lo stupendo ritratto a busto di Giuseppe Verdi, « con la faccia china nell'ombra, con la formidabile fronte nella luce, con la barba sul petto respirante » come d'Annunzio lo descrisse.

Prima di tornar via da Napoli, Verdi espresse il desiderio di avere un quadro di Morelli nella propria casa: un quadro fatto per lui; ma lasciava all'autore la scelta del soggetto. Morelli pensò allora a Cristo veduto come forma di bontà sovrumana tra gli umani, un *Cristo in Galilea*. Il tema era d'una difficile bellezza. Morelli disegnava e componeva a getto, con una rapidità ch'era adeguata ai movimenti della sua imaginazione pittoresca; ma, dopo un primo abbandono alla virtù istintiva, la sua prontezza s'arrestava d'improvviso in un intrico di scrupoli, di timori e di cavilli. E scrisse al Verdi, il 5 maggio del '73: « ...Ho fatto un bozzetto grande, dipinto, e ora lo trasporto sulla tela nella proporzione che mi sembra migliore. Io non mi ci son messo scherzando, ma per via il lavoro mi diventa più serio di quello che avrei supposto... Alle volte penso che voi non amate la pittura gaia, ed io con questo quadro mi spingo in una festa di colori: chi sa se riesco a farveli amare. Figuratevi, il terreno è smaltato di fiori gialli, siamo quasi in riva di un lago azzurro, la gente che si muove è gente dell'Oriente, la luce è viva, cruda, spietata. Come farò ad eseguire dal vero tanta roba! ».

Con notevole chiarezza di principî estetici, con implicita valutazione di tutto ciò che ha senso di *autenticità* nell'arte, Verdi rispose al suo pittore: « A me piace nelle arti tutto quello che è bello. Io non ho esclusivismi; io non credo alla scuola, e mi piace il gaio, il serio, il terribile, il grande, il piccolo, ecc... ecc... Tutto, tutto, purchè il piccolo sia piccolo, il grande sia grande, il gaio sia gaio, ecc. ecc. Insomma, che tutto sia come deve essere: *Vero* e *Bello*. Non ti dar dunque nessun pensiero. Dipingi d'ispirazione, e quel che vien viene. Ora che il soggetto è trovato, studiato, e quel che è più, sentito, la mano scorrerà rapidamente sulla tela, e vi lascerà sopra un *capo d'opera* ». Ma l'incitamento quasi festoso del maestro partiva da un presupposto erroneo. Il soggetto era « trovato e studiato », era anche « sentito » nella sua espressione pittoresca (il campo fiorito, le genti umane, il lago azzurro, il cielo), ma non altrettanto « sentito » nel rendimento dell'espressione spirituale di Gesù, apportatore di divina luce in una fiorita primaverile della terra.

Si giunse al 1876. Le ripetute e affettuose insistenze del maestro, la sua sveglia attesa, non aveano impedito al pittore di lavorare ad altro. E, quasi per darne tacitamente prova, Morelli spediva all'impaziente amico le fotografie di due dipinti di quell'anno – *La Madonna della scala d'oro* e *La figlia di Iairo* – che il negoziante parigino Goupil aveva acquistati nello studio del pittore, non appena fatti. Verdi immediatamente protestò: « Caro Morelli, sei un infame, ma sei un gran poeta! Che stupende composizioni! Due quadri meravigliosi senza dubbio!... Per questo

DOMENICO MORELLI
MADONNA DELLA SCALA D'ORO. (*Fot. Alinari*)

DOMENICO MORELLI – RE LEAR (ATTO III).

(Fot.

te ne voglio maggiormente, perché se fai dei capi d'opera, non capisco perchè tu non ne faccia uno per me!!! Tu l'hai promesso!... ».

Allora il Morelli si decise a dichiarare abbandonato il *Cristo in Galilea*, e ad accennare, quasi per una implicita giustifica, alla sospesa esecuzione di un altro suo dipinto cominciato. *Un trovatore fra le monache*, per l'incapacità ch'egli sentiva di raggiungere i propri intendimenti. Ed aggiungeva in fine: « ...Vi è un terzo quadro cui ho lavorato molto e posso terminarlo prestissimo. Ma!... Ma!... Volete che ve l'offra? Questo quadro è circa un metro e mezzo lungo, e meno di un metro alto. Rappresenta *Gli Ossessi* del Vangelo. Il titolo non fa supporre il quadro, poichè non è un fatto speciale che si trova negli Evangeli sinottici e non saprei come dirlo con la parola. È un luogo solitario, una valle deserta, arida, dove sono le grotte sepolcrali in cui vivevano quegli infelici, cacciati, fuggiti dagli uomini. Gesù, di passaggio per quei luoghi, si mischia a quegli sventurati e li consola. Volete che ve lo mandi?... Questa sera stessa scriverò a Goupil che non lo faccio per lui. Va bene così? ». Verdi rispose subito, il 3 settembre 1876: « ...mandami il quadro e manda al diavolo Goupil, su questo siamo dunque d'accordo. Su una sola parola non convengo teco, ma non è che una parola: *Ve l'offro*!... Nient'affatto. Arte, poesia, bellissime cose, ma tu pure, grande artista, e poeta fin che vuoi, tu pure mangi e dormi! Perchè mangi?... ». Il dipinto, mandato nell'ottobre al romitaggio verdiano di Sant'Agata, vi fu accolto con entusiasmo affettuoso: « ...bellissimo, stupendo, terribile, sublime, come tu solo sai fare. È una pittura che è poesia; è poesia che è verità; è verità... che è verità!... ». Verdi non ebbe la « [illegible] di colori » che Morelli gli aveva annunziata [illegible] *Cristo in Galilea*, ma il più desolato dei qua[illegible] morelliani: quadro senza respiro e senza [illegible] con la bianca imagine di Cristo solitaria tra [illegible] umani striscianti sul terreno brullo d'una [illegible] chiusa.

Di frequente, negli anni successivi, Mor[illegible] spedì al maestro le riproduzioni fotografiche [illegible] suoi quadri di recentissima fattura: taciti sa[illegible] amichevoli testimonianze d'un lavoro assid[illegible] lettere senza parole d'un artista più pronto ai p[illegible] nelli che alla penna. Nel 1880 gli inviò la fotog[illegible] d'un suo bozzetto dedicato a *Re Lear*; e Verdi rispose il 3 agosto di quell'anno: « ...E qua[illegible] bello quel bozzetto del *Re Lear*! Desolante co[illegible] il soggetto! Come deve essere potente d'espr[illegible] sione quella figura, credo, del vecchio Kent. P[illegible] chè non fai il *pendant* a questo bozzetto con [illegible] scena d'Otello? Per es.: quando Otello sof[illegible] Desdemona; o meglio ancora (sarebbe più nuo[illegible] quando Otello, straziato dalla gelosia, sviene [illegible] Jago lo guarda e con sorriso d'inferno dice: *op[illegible] farmaco mio*... Che figura Jago!!! Ebbene? C[illegible] ne dici? ».

Si suole credere che i primi pensieri e i pr[illegible] studi per l'*Otello* risalgano all'estate del 1883. [illegible] poichè da una posteriore lettera al Morelli [illegible] sulta che nel 1881 Arrigo Boito aveva già red[illegible] e consegnato il suo « libretto », bisogna ammett[illegible] che Verdi, quando richiamava l'attenzione [illegible] pittore su quel dramma, avesse già volta la fo[illegible]

DOMENICO MORELLI – RE LEAR (ATTO IV). (Fot. Alinari)

del suo genio all'opera novissima, con la quale, dopo un'assenza trilustre dal teatro, vecchio di settantaquattro anni, dovea tracciare il primo tratto del suo più grande volo.

Morelli, d'altra parte, fin dal 1860 avea cercato nel dramma shakespeariano i temi per qualche suo componimento. Avea dipinto, in quell'anno, un bozzetto rappresentante Otello che narra a Desdemona le sue avventure, e un altro ne avea dipinto poco dopo, in una breve tela, ove si vede il moro Otello che soffoca la candida Desdemona. All'invito di Verdi, il suo pensiero si fissò subito su Jago; e scrisse al maestro com'egli ne vedesse la persona. Giocondamente Verdi gli rispose, il 17 febbraio 1880: « Bene, benone, benissimo, benissimo! Jago colla faccia da galantuomo! Hai colpito! Oh lo sapevo bene; ne ero sicuro. Mi par di vederlo questo... Jago colla faccia da uomo giusto! Presto dunque; giù quattro pennellate e mandami questa *tela scarabocchiata*. Giù, giù... presto presto... d'ispirazione... come vien viene... non farlo pei pittori... fallo per me musicista!... Non farmi il modesto col dirmi che ti senti *piccino piccino*, perchè, già, è inutile, non ti credo. Quando un uomo ha fatto quel che ha fatto Domenico Morelli, non alza la voce nè parla come il comune dei mortali, ma si guarda dentro e dice fra sè e sè: – *Io* son *io* e poi *io*... Giù dunque questo *scarabocchio*!... ».

Verdi attese lo « scarabocchio » inutilmente. Insistette. E Morelli, dopo lungo silenzio, gli scrisse con amabile candore, il 10 agosto dell'anno successivo: « ...Ho fatto una fila di monaci in chiesa di venerdì santo! Tema stupendo! È proprio quando cantano gli improperi. Il Cristo a terra e una fanciulla che gli bacia i piedi. Ogni giorno andavo allo studio col proponimento di far Jago e Otello – come voi mi scriveste – e poi i pennelli dipingevano i monaci. Son certo che il quadro vi piacerà quando l'avrò fatto in grande. Un quadro tutto nero... ».

Ma Verdi insisteva sempre: « e non hai più pensato a Jago? ». Mentre cercava di far rivivere in sè, di realizzare nel suo spirito coi movimenti della propria musica, le scene del dramma shakespeariano ove la personalità di Jago direttamente si palesa, il maestro non sospettava di spingere il suo pittore prediletto in un groviglio di sterili tormenti cerebrali. Gli scriveva il Morelli: « Jago!... come farlo dipinto? Ora mi pare di averlo trovato in un tipo di figura, in una certa faccia, in una proporzione, direi, di membra poco sviluppate; ora mi pare *che non sia quello* dell'autore... ». Da queste preoccupazioni, degne di un mero illustratore grafico di testi romanzeschi, il pittore passava a sottigliezze di « espressivismo » extrapittorico e a pensamenti minuziosi da « regista » in palcoscenico, sul sito dell'azione (dinanzi al Castello, o in una sala del Castello?) e sul tappeto a colori sopra il quale sarebbe stato opportuno far cadere Otello, e sulle vesti di costui, di tinte chiare o brune, alla maniera veneziana o alla turchesca.

Tuttavia, in questo spreco di riflessioni vane, il Morelli parve fermato da un barlume di chiari concetti estetici, quando scrisse, in un passo della stessa lettera: « Capisco che quando si concepisce giusto si dipinge qualunque cosa; ma fino a un

DOMENICO MORELLI – LA FIGLIA DI IAIRO. (Fot.

certo punto si può esprimere giusto un soggetto trovato, concepito da un altro ». Ma fu solo un barlume. Non indugiò su questo punto, per il bene della propria arte, a precisare il suo concetto, a rafforzare il suo convincimento. Non si fermò a considerare che Jago non era soltanto un soggetto « trovato e concepito » ma *espresso*, portato a formale concretezza da un titanico poeta, e che una raggiunta espressione artistica (appunto perchè tale) non può esser tenuta come grezza materia elaborabile per una espressione nuova del medesimo soggetto, per una nuova forma. E poichè egli non seppe fissare l'attenzione dell'amico sovra questo punto, Verdi gli rispose (24 settembre 1881) con una lettera che vale a palesarci, in via diretta, una fondamentale qualità del suo temperamento artistico: « ...Io dico che se mi chiamassi Domenico Morelli, e volessi fare una scena d'Otello, e precisamente quella ove Otello sviene, io non mi logorerei affatto il cervello sull'indicazione di scena: *Innanzi alla Fortezza*. Nel libretto che Boito ha fatto per me, quella scena succede nell'*Interno del Castello*; ed io ne sono contentissimo. *Interno* od *esterno* non monta. Su questo poi non bisogna essere troppo scrupolosi, perchè ai tempi di Shakespeare la *mise en scène* si conosceva... come Dio voleva... Per il tipo di figura di Jago, la cosa è più seria. Tu vorresti una figura piccola, di membra (tu dici) poco sviluppate, e, se ho ben inteso, una di quelle figure furbe, maligne, dirò così, *a punta*. Sta bene: se tu lo senti così, fallo così. Ma, se io fossi attore e avessi a rappresentare Jago, vorrei avere una figura piuttosto magra e lunga, labbra sottili, occhi piccoli vicino al naso come le scimmie, la fronte alta che scappa indietro, e la testa sviluppata di dietro; il fare distratto, *nonchalant*, indifferente a [...] frizzante, dicendo il bene e il male quasi [...] leggerezza ed avendo l'aria di non pensare [...] meno a quel che dice; così che, se qualcuno [...] a rimproverargli: *Tu dici un'infamia*! egli po[...] rispondere: *Davvero? Non credevo... non ne* [...] *liamo più*!... Una figura come questa può ing[...] tutti, e fino ad un certo punto anche sua m[...] Una figura piccola, maligna, mette tutti in s[...] to e non inganna nessuno! *Amen*. Ridi che [...] anch'io di questa lunga *chiacchierata*! Ma [...] colo o grande che sia il Jago, e Otello tu[...] veneziano, fallo come vuoi, andrà sempre [...] Soltanto non pensarci troppo. *Giù, giù*, g[...] presto... ».

In verità Morelli non s'indusse mai a dip[...] un qualsiasi bozzetto per aderire al desider[...] l'amico, e tracciò solo uno schizzo a penna [...] semplice « messa in iscena » dell'azione) che [...] chitetto Boito vide, di passaggio a Napoli, m[...] Verdi non conobbe mai. Tuttavia le richies[...] « un po' di Jago », per « una faccia da J[...] « per quattro pennellate », ricorsero come u[...] tornello nelle lettere di Verdi fino al sette[...] del 1884. Allora cessarono d'un tratto. Il Ma[...] s'era decisamente dedicato a comporre la [...] tura dell'*Otello*, e il suo interessamento p[...] figura formidabile di Jago, le impression[...] n'ebbe e i pensieri che ne trasse, avevano tr[...] la loro soluzione nella potenza del suo [...] commento musicale.

Mentre Verdi vivea la genesi di quel prim[...] polavoro della sua vecchiezza inoltrata ed [...] sausta, Morelli avea lavorato parecchio e [...] senza irrequietezza su temi lontani tra loro [...] dipinto ritratti, tracciato i primi disegni pe[...]

saici di Amalfi, e da Cristo era passato a Maometto, e da Maometto era tornato a Cristo. Nel 1887, quando mandò all'amico, secondo il suo costume, le fotografie dei suoi quadri di recente produzione (e quella della tiepolesca *Mater purissima* era tra esse) Verdi gli scrisse l'11 gennaio, mentre alla Scala si preparava la prima rappresentazione dell' *Otello*: « Da tre o quattro giorni sono in possesso delle fotografie dei tuoi quadri magnifici, l'uno più bello del 'altro. Ma per me la meraviglia delle meraviglie è la Madonna che ha la testa volta all'insù in mezzo alle nubi e stringe con la sua mano quella del Bambino. Quanta idealità, quanta poesia, e dirò meglio quanta *divinità* in quella testa *umana*! Non faccio un giuoco di parole coll'umano e divino. È un'impressione profonda che sento nel contemplare quella donna sotto forma umana con espressione divina. Dov'è quella Madonna? L'hai ancora nel tuo studio? Se ci fosse, ti direi: mandamela subito. È mia, spero ». Ma il quadro non era più del suo pittore.

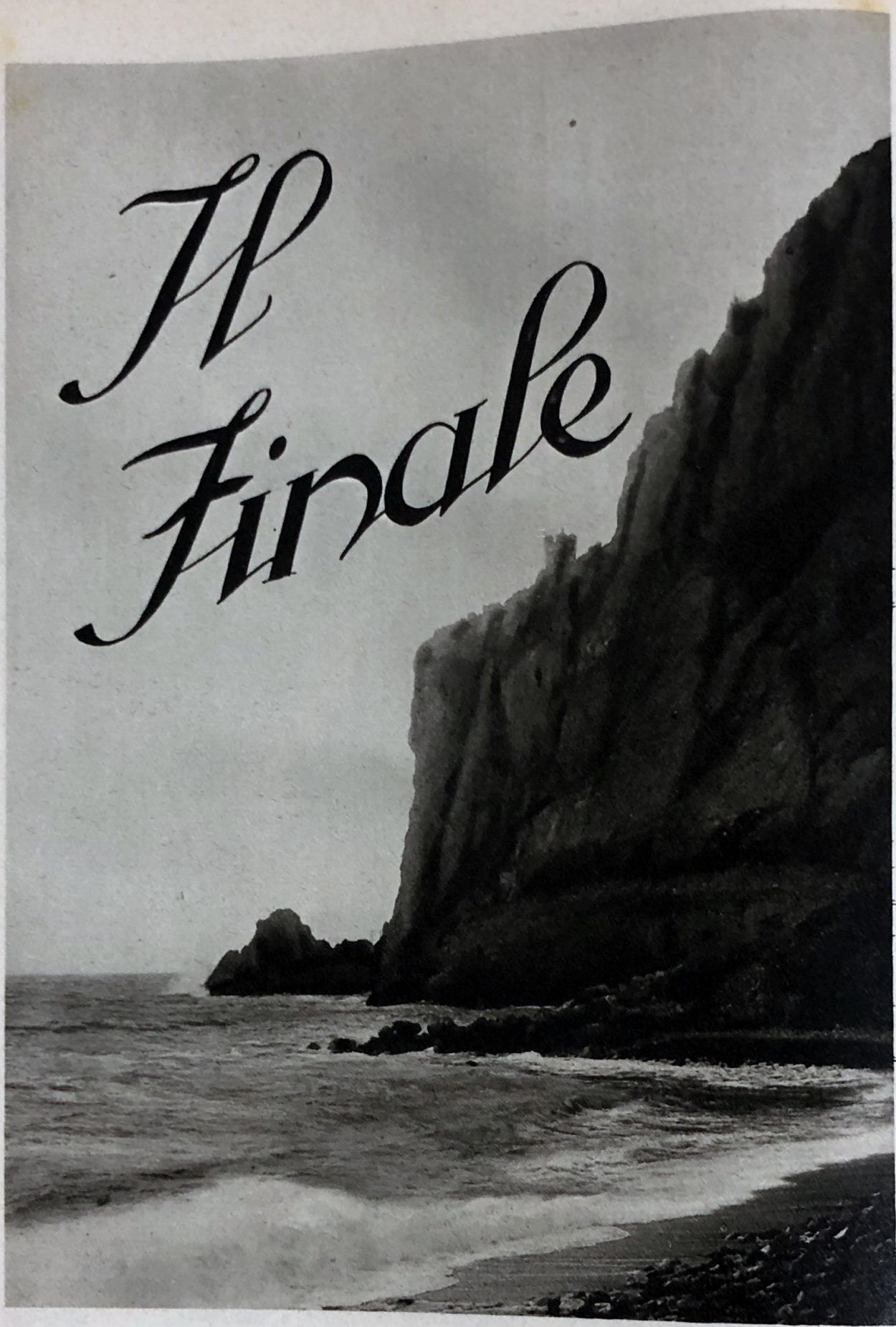
Nel 1896 Morelli riuscì a recuperare il ritratto di Verdi da lui dipinto nel 1858. Fin da quel tempo, il pubblicista Vincenzo Torelli se n'era abilmente impossessato; nè all'autore riuscì mai di riprenderlo, nè a Verdi di farglielo riavere. Dopo la morte di Torelli, il ritratto era divenuto proprietà del conte Giusso; e il pittore glielo chiese per grazia, in cambio d'un altro suo dipinto. Ma il conte Giusso glielo cedette per niente, a condizione che fosse dato a Verdi. E Morelli obbedì. Quando il Maestro, vecchio di ottantatrè anni, s'ebbe dinanzi quella sua antica imagine, scrisse al pittore: « ...splendido, parlante, vivo di colore come fosse fatto ieri. Ma ahimè sono io, che non sono più quello di quarant'anni fa! Quella barba nera, quei capelli neri, e quella figura ancora giovane che non è più la mia! Così è, e così dev'essere! Comunque sia, è un lavoro di Morelli, e degno di Morelli: a me due volte caro, chè mi rammenta l'amicizia d'un vero e grande artista, ed un'epoca agitata e nello stesso tempo lieta della mia vita ».

DOMENICO MORELLI – MATER PURISSIMA. (*Fot. Alinari*)

Era tempo di evocazioni e di memorie. Nel novembre di quell'anno, Morelli inviava al maestro l'edizione dei versi di Nicola Sole, morto in giovinezza, che fu loro compagno nel 1858; e gli scriveva: « ...Sole improvvisava, e voi ripetevate i suoi versi cantando. Era pur bello sentirsi commossi, eccitati dalla fantasia; sentirsi artisti e italiani. È passato tanto tempo, ma non è punto affievolita la venerazione e l'affetto antico... ». E Verdi: « Tutto rammento!... E le cose che furono un giorno tanto liete, ora?... Non ne parliamo!!! Vogliatemi sempre bene! Lavorate, voi che ancora avete tempo ».

Ma neppure Morelli avea più tempo per il suo lavoro.

Quattro anni dopo i due artisti declinarono assieme verso il silenzio della morte. Quando Verdi si spense, il 27 gennaio del 1901, dopo sette giorni di titanica e muta lotta contro l'annientamento della sua vecchia forza, Morelli era fiaccato da malattia cardiaca. Avea dovuto rinunziare a trascinarsi su per l'alta scala del suo studio luminoso, e s'era rinchiuso affannato nella propria casa. Avea quivi portato a fine l'ultimo suo quadro, *Il rimorso di Giuda*; e, deposta per sempre la sua vecchia tavolozza, andava tracciando, nelle tregue che il male gli lasciava, schizzi di suoi componimenti nuovi a inchiostro ed acquerello in un suo libro, per obbedire a una virtù d'istinto e per sentirsi vivo. Nel giorno delle esequie di Giuseppe Verdi (30 gennaio) l'architetto Camillo Boito gli scrisse da Milano: « Ho accompagnato adesso adesso, in mezzo ad una folla taciturna, commossa e solenne, la salma del tuo grande amico al cimitero! Egli parlava spesso di te con immensa stima e con affetto giovanile. Il genio e il cuore in Lui non erano invecchiati. Sulla sua fronte brillava la giovinezza eterna... ». E Domenico Morelli finì la sua vita nello stesso anno, il 23 d'agosto.

ALDO DE RINALDIS

Il Finale

(Fot.

La costa della Liguria è tutta musica: due sinfonie: la riviera di Levante e la riviera di Ponente: la prima una sinfonia eroica di scogliere a picco su mari verdi, il trionfo d'una lotta millenaria tra i fortunali che s'avventano a diroccare la montagna, e la terra pietrosa che resiste, anche tutta lacerata di anfratti e di grotte, di dirupi e di precipizi, e s'incorona di vigne; la seconda una sinfonia lenta vasta e dolce, di spiagge, di rade, di arenili, un ondeggiamento di larghi seni d'oro tra mare blu e colline argentate; di là lotta aspra degli uomini con la roccia, di qui riposo e delizia.

Ma non che dall'una all'altra riviera non pa
come riflessi ed accordi i caratteri più tipi
la sinfonia eroica ha il suo adagio tra Santa
gherita e Rapallo, in cui sembra di ritrovare
Remo, e la sinfonia beata ha il suo anno
improvviso e riscoppiare in squilli selvagg
Capo di Noli, che par riassumere, in un fuo
dolomite al tramonto, le vertigini di rocciaie
Cinque Terre.

Ed ecco, proprio appena varcato questo
siccio che il mare inutilmente rode e penetra
strada tenta con la sua carezza di morbido n
una gemma: il Finale.

QUESTA COLLINA, D'APRILE È TUTTA UNA GERLA DI FIORI: È UN PESCHETO SOLO, SENZA INTERRUZIONE...

(Fot. Bolla)

Finalmarina, Finalpia, Finalborgo: una cittadina che sa ancora di Medioevo, aggraziato da qualche tocco di Rinascenza, allo sbocco della valle: il Borgo; un dilagare di giardini, di ville e di rifugi estivi sulla spiaggia: la Marina; una chiesa con un campanile che inorgoglirebbe una metropoli: la Pia: tutti insieme il Finale.

Tra due promontori avanzati, vere sentinelle contro i Barbareschi, la pace: a occidente la Caprazoppa: discende come da un tavoliere che si sia spezzato nell'urto d'una libecciata; a oriente San Donato: s'avanza giovenilmente ardito, come se volesse gettar lontano in mare un gran mazzo di rosmarino: e su tutte e due le punte una torre di vedetta: diroccata, eppur ancora vigile, guerriera: la sera si guarda trepidando alla cima, come se vi si dovesse accendere un fuoco: « Fuste in vista! »; ma l'una, quella di San Donato, sarà un giorno (lontano! più lontano che sia possibile!) una tomba d'eroe. Un maresciallo d'Italia, sulla cui testa bianca batte invisibile l'ala di Vittorio Veneto, se l'è scelta per il suo riposo: l'uomo che ha detto di sé « mi son fatto a colpi di mare sul muso » vuole esser chiuso in questo masso di pietra dura, aver come monumento questa torre ligure, e per una galleria scavata, fino a una larga

LA PUNTA DI SAN DONATO SARÀ UN GIORNO UNA TOMBA D'EROE ... (Fot. B...

... COL BIANCORE, CON LA FORMA CUBICA, CON L'ASSENZA DI CORNICIONI E CON LA TERRAZZA SCOPERTA ... (Fot. B...

finestra che un gran cristallo difenderà dalla tempesta, vedere e udire per l'eternità splendore e ansito di onde.

Questa gente ha il mare nel sangue, come questa terra è suolo marino sollevato dai cataclismi. Salivo un giorno sulla collina che tra Finalmarina e Finalborgo sbandiera le sue coltivazioni verdissime: ero già sulla cima: toccavo il cielo con l'anima e con le mani; quando, abbassando gli occhi su un potente muraglione di cinta, ho... sto luccicar la pietra quasi rossa, come di c... stalli: conchiglie! Ho guardato meglio: possib... Non qualche conchiglia rappresa al sasso; m... macigno tutto un ammasso, un impasto di q... « pettini », bellissimi bivalvi, simili a una t... col suo coperchietto, solcati l'uno e l'altra di ... vature a raggera: si tagliano i banchi sottoma... come altrove il marmo; e l'albero radica e f...

... UN MIRACOLO D'ARCHITETTURA: LA CHIESA DEI CINQUE COMPANILI ... *(Fot. Bolla)*

CASTEL GATONE

CORNICE DI P

(Fot. Bol

deggia come in una favola « a rovescio » tra i polpi e le stelle marine; sì; esattamente: tanto che mentre scrivo ho sul fascio delle cartelle qui accanto, un polpo che molleggia nell'arena, e nel bel mezzo ci s'è venuta a posare una stella a cinque punte, e intorno si torcono rami corallini: l'ho preso lassù, fra il ceppo d'una palma e il piede d'un cipresso.

Eppure questo fondale riemerso deve avere una gran dolcezza di vene nascoste, tanto umore ne fluisce.

Questa collina, d'aprile è tutta una gerla di fi ri: è un pescheto solo, senza interruzione, d livello del mare alla cima; un immenso mazzo lor di rosa che trema e vapora: luce e odore; odore che allaga la valle e la marina, una lu che sembra sognata; e nella nuvola rosa si perdo i muri e i sentieri, gli uomini e le case: non che questa promessa di frutti, e Dio che la be dice dal suo cielo celeste.

E siamo a due passi da quelle torri, e ricordi delle scorrerie...

CASTEL GAVONE E LA TORRE DIAMANTATA.

(Fot. Bolla)

Ma ecco: mentre nella riviera di Levante i Barbareschi non han lasciato che ricordi di orrori (sbarchi, lampi di scimitarre, incendi, sangue) qui son rimasti loro stessi, con le loro case, e le memorie: sulla collina c'è « La casa del moro »; questa calanchetta verde e azzurra che d'estate è un sogno di freschezza, si chiama « Il porto del Saraceno »; e a Varigotti, queste case sulla spiaggia, non sono proprio africane? col biancore, con la forma cubica, con l'assenza di cornicioni e con la terrazza scoperta? È una prova del diverso destino che prepara agli uomini la loro terra; di là a Levante il monte raggiunge l'orlo delle acque e vi frana dentro irresistibile; tutto scoscende; la gente è varata in mare; non c'è che salpare per la pesca, o per il piccolo cabotaggio, o per la ventura; le case, dove possono reggere in qualche modo, s'agguantano con le unghie ai dirupi: i Barbareschi giungevano, sbarcavano, predavano schiavi e un po' d'oro, e ripigliavan la corsa; di qui, a Ponente, han trovato un margine disteso e sorridente sul mare e quieti nidi di vegetazione:

SAN LORENZINO,
TO, TRA I CIPR
ALABARDA...

(Fot. Bo

frutteti e orti; e si son fermati, accasati; forse han trovato qui anche l'amore; e qualche lampo di occhi, in queste solide asciutte donne dalla voce stranamente gutturale, ha un riflesso di quelle anime disperate, un'aspra luce che balena da remote passioni.

Mi son addentrato su per le valli: la Liguria ha questo dono: che con poche arrancate su dalla marina ti sei già dimenticato degli scogli e delle arene (anche se son queste Arene Candide, imponenti come dune, splendenti di salice come di sale cristallino) e ti trovi immerso e sommerso dal verde: prima uliveti grigi, poi vigneti verdi poi pescheti color di bronzo.

Ma il Finale ha per te altre sorprese: le grotte s'aprono un po' da per tutto sui fianchi dei collicelli, penetrano nel buio, s'allargano in grandi sale, s'incuneano in gole, sprofondano in pozzi è l'età della pietra, con le sue armi e le sue ossa

Un mattino risalivo la Caprazoppa: passava di qui la Via Aurelia? Se questa traccia lastricata è essa, la grande strada per la Gallia, i Romani non si spaventavano di pendenze: attaccavano i monti come attaccavano gli eserciti. A un tratto

SAN SEBASTIANO DI PERTI, CON I TRE ROSONI...

(Fot. Bolla)

la strada sguscia, piana, lieta, tra la parete aspra dell'altura e un orlo di lentischi dall'odore fortissimo: par di camminare sul corridoio di guardia di una fortezza: la strada è in curva, l'orizzonte di cielo e di mare è in curva: si spazia: non si sa per che mistero non si battano, come un gabbiano ubriaco di vastità, le grandi ali che pur si sentono palpitare come se ci fiorissero dal sangue.

E mi s'apre di fianco la bocca d'una grotta: la raggiungo; ma non cerco di sorpassare l'intrico di rovi che la vela senza chiuderla; mi fermo sulla soglia: di tra la pietra selvaggia, percossa da un sole ormai rovente, un cespo di fiori, proprio nati nel sasso, trema appena: son fiori d'un celeste sbiadito; a toccarli son più morbidi della seta. L'uomo selvaggio che abitò qui dentro, che vi ha lasciato le sue ossa e le ossa delle belve uccise, quando usciva all'aria, il mattino (un mattino come questo, con le medesime vastità e il medesimo sole) vedeva ai suoi piedi tremare questi medesimi fiori: diecimila, ventimila anni fa.

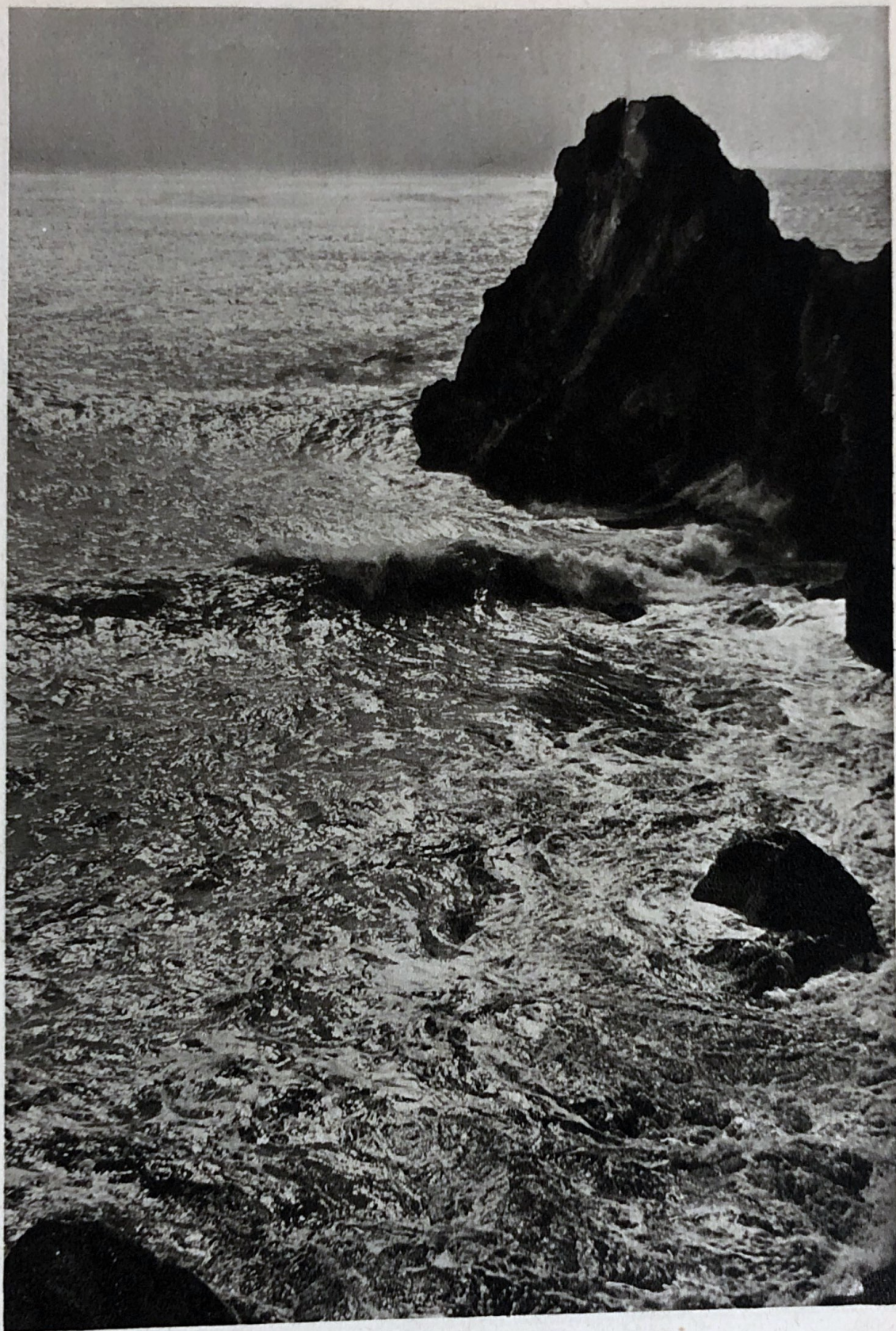
Li guardava? Certo. Questa terra e questo cielo e questo mare gli avevano messo nei sensi un indistinto anelito alla bellezza; i suoi occhi di

LA PARROCCHIALE [illegible] PERTI ...CON IL [illegible] MOVIMENTO DI VOL[illegible] MI... COMPOSIZION[illegible] D'UN MUSICO...

(Fot. Bolla)

uccisore di belve avevano qualche improvvisa dolcezza; la sua mano dal palmo di cuoio si chinava forse a toccarli, e si sforzava di farsi più morbida...

Un'altra mattina invece prendo più dentro nel cuore della valle; cerco non so che cosa; ma tante volte si trova, anche quando non si sa che cosa si cerca: e come uno, che va per more o per funghi, getta a un tratto un grido perché ha visto luccicare ai suoi piedi un fermaglio d'oro e di smalti, così getto un grido io: tra le stipe selvatiche, ad un folteto di olivastri, lì, buttata in mezzo a questo impeto di vegetazione, con la noncuranza di un signore che getta una moneta d'oro a un branco di ragazzi, un miracolo d'architettura: la chiesa dei cinque campanili: un grido gioioso di fantasia architettonica, uno scoppio un po' esaltato di forza creatrice: un gioco così serrato e preciso di pareti, di tamburi e di cupole, di rosoni, di cornici, di colonne; un mottetto a cinque voci sopra un accompagnamento severo e calmo... qualche cosa di indimenticabile come uno di quei

LA MARINA MI RIBALZA INCONTRO: LO SCOGLIO ROMPE LE RIVE COME UNA PRUA...

(Fot. Bolla)

sogni che si riesce a mantener vivi un momento nello svegliarsi, e non dileguano più.

Un'ondata di pensieri mi prende e mi porta: non son più sommerso nella campagna; sono in città, nella vita attuale, nella polemica: penso all'arte costruttiva del Novecento; vado, medito: ogni edificio che d'uno in altro colle mi attiri, configge i miei pensieri più addentro: Castel Gavone, in una cornice di pini a corona d'un'altura; San Lorenzino, diruto, tra i cipressi ad alabarda; San Sebastiano di Perti, con i tre rosoni e la cornice trinata, contro la montagna scabra, e la Parrocchiale con il suo movimento di volumi, le scalette e le scalee, gli alberi e la pietra, composizione d'un musico; la Parrocchiale di Monticello che nasce così spontanea dal sasso come gli ulivi... E mi sovviene che qui i Romani han costruiti con semplicità funzionale ed espressiva i loro ponti; che qui il Romanico ha innalzato i suoi campanili traforati...

O architetti nuovi – mi vien fatto di dire – ecco quel che vi si chiede: quest'armonia con la na-

... LE VIUZZE, LE CASE CHE SI PUNTELLANO CON GLI ARCHI ...

(Fot. Bolla)

tura; questa nota che ad ogni luogo e ufficio e ambiente è diversa; e questo sbocciare di idee...

Dall'alto, Finalborgo mi appare laggiù tra le masse del verde: alcune movenze costruttive, alcune linee, alcuni accordi, rivelano fin di quassù il loro significato. E anche questa – non ostante le viuzze, le case che si puntellano con gli archi, le piazze che son piuttosto chiassetti – è urbanistica: l'urbanistica del bisogno di vivere ognuno con la sua espressione di gusti, di fedi, di amori.

La marina mi ribalza incontro: lo scoglio rompe le onde come una prua.

Le discussioni sono svanite.

Non c'è che questa gioia: di movimento di luci, di asprore di salmastro, di aroma d'alghe; questo senso della Liguria tutta, che scende dai monti per avventarsi ardita agli orizzonti, col cuore pieno di lontananza e di certezza.

ETTORE COZZANI

FINALBORGO ... LAGGIÙ TRA LE MASSE DI VERDE... (*Fot. Bolla*)

ORME DI ROMA NEL FEZZAN

BAB EL-SAHARA, LA PORTA DEL DESERTO, FRA HON E SEBHA, AL DI LÀ DELLA QUALE SI STENDE IL «SERIR» SCONFINATO. SI NOT[A] STRANA FORMA DI PAESAGGIO NOTA VOLGARMENTE COL NOME DI «TESTA DI GARIBALDI». (Fot. Mag[...]

Nel cuore del Fezzàn, fra il 2° e il 26° par[al]lelo, si estende l'*Uadi el-Agiál*, che co[rre] in direzione prevalentemente est-ovest p[er] una lunghezza di circa centocinquanta chilom[e]tri. Una vegetazione rigogliosa tien dietro all'u[adi] per quasi tutto il suo percorso sotterraneo, [in] modo che esso si annunzia all'esterno come [un] immenso fiume di verde, con qualche breve i[n]terruzione qua e là. La valle che l'*uadi* attraver[sa] sembra riassumere in sè i quattro aspetti princ[i]pali di paesaggio che il viaggiatore provenien[te] dalla costa avrà incontrati per recarsi fin là, s'e[gli] ha seguito l'itinerario della Giófra. Nel fon[do] della valle, dove non è vegetazione, è il *serir*, ci[oè] il deserto ghiaioso e compatto; a sinistra si m[o]strano i fianchi dirupati e spaventosamente ne[ri] dell'*hammáda*, il deserto roccioso, i quali form[a]no la parete sud della valle; a destra si profi[la] in lontananza una catena ininterrotta di dun[e] che costituiscono la *ramla*, il deserto sabbios[o] che limita a nord la valle. Fra questi tre tipi d[i] fatto diversi di deserto si inserisce e si distend[e] l'immenso tappeto verde dell'*Uadi el-Agiál*.

Il paesaggio non potrebbe essere più intere[s]sante. Il viaggiatore, che per arrivare fin lagg[iù] ha percorso la ridente fascia costiera da Trip[oli] a Misurata; che ha incontrato presso *Bu-Ng[em]* le alte dune di sabbia inseguentisi a breve dista[n]za, come in una fantastica galoppata; che ha se[n]tito l'orrore del paesaggio veramente infern[ale] del *Gebel es-Sóda* (la *Montagna Nera*); che h[a] infine, provato lo sgomento a cui dà luogo la t[ra]versata del *Serir Ben Afén* nella sua sconsola[ta] uniformità, ritrova ad un tratto, percorrendo [l'] *Uadi el-Agiál*, questi aspetti del paesaggio [riu]niti come in un campionario.

VEDUTE PARZIALI DI UBARI, IL CENTRO PIÙ POPOLOSO DELL'UADI EL-AGIAL (CIRCA 400 AB.). LE CASE SONO FATTE DI TERRA E MANCANO DEL TETTO. LE PALME CRESCONO NELL'ABITATO, A CUI DÀNNO UN CERTO SAPORE DI CITTÀ-GIARDINO. AL CENTRO DELLA PRIMA FOTOGRAFIA SI VEDE LA MOSCHEA.

(Fot. Magaldi)

UBARI: MASCHIE FIGURE DI DONNE INDIGENE. SI NOTI IL TIPO DI SANDALO, A LARGA SUOLA, CHE ANDREBBE BENE ANCHE DA NOI NE
STAGIONE BALNEARE, SULLE SPIAGGE ARROVENTATE DAL SOLE. (Fot. Mag

L'*Uadi el-Agiál*, con lo sviluppo pressoché incredibile della sua vegetazione, costituisce un fenomeno più unico che raro, una meraviglia del paesaggio sahariano. E questo giustifica, a mio modo di vedere, il sorgere di una curiosa leggenda narratami da un amico, ex-ufficiale medico del presidio di Sébha, il quale l'ha raccolta dalla gente del luogo, durante il suo lungo soggiorno nella valle. La leggenda racconta che, quando un abitante dell'*Uadi el-Agiál* arrivava in pellegrinaggio alla Mecca – dove ogni buon Musulmano dovrebbe recarsi almeno una volta in vita sua – gli altri pellegrini, provenienti dai più lontani paesi dell'Islam, gli si affollavano intorno e ansiosamente gli domandavano: « l'*Uadi el-Agiál*, che ha a sud il monte, a nord la *ramla*, è scomparso o non ancora? ».

La domanda va messa in relazione con la credenza superstiziosa che la fine dell'*Uadi el-Agiál* segnerà la fine del mondo. *Agiál* in arabo vuol dire appunto *fine*. La leggenda si può spiegare razionalmente nel modo dianzi accennato, con la impressionante estensione e con la ubertosità dell'*Uadi el-Agiál*. Non molto diversamente si ispira la nota profezia del venerabile Beda: « Finchè resterà in piedi il Colosseo, resterà in piedi Roma; quando cadrà il Colosseo, cadrà Ro
quando cadrà Roma, cadrà il mondo ».

Io ho percorso l'*Uadi el-Agiàl* in un autoca
militare, su cui viaggiavano pochi indigeni e m
ti bagagli, seguendo la pista che da Sébha cond
ad Ubári. Era una giornata torrida: il *ghibli*,
aveva imperversato con particolare violenza
parecchi giorni, mentre io, per fortuna, ero fe
a Sébha, dove vivevo nell'opulenza, ospite
quel presidio, aveva fatto salire la tempera
fino a toccare i cinquanta gradi all'ombra.
valle era terribilmente assolata, l'atmosfera
brava per la gran caldura, il verde intenso
etèl – una specie di tamerice che assume nell'
uno sviluppo straordinario – aveva iridesc
metalliche; qualche volta l'oasi, benchè vi
quasi si dileguava allo sguardo per effetto
densa caligine che l'avvolgeva come in un
verone. In fondo svanivano e si confonde
con l'orizzonte le incerte linee della *ramla*
era sotto l'impressione di una cappa di pio
La voce assordante e monotona del motore
mentava il disagio di quel percorso, in cui
a portata di mano il fiasco sahariano, che
qualunque temperatura esterna, per alta ch
conserva l'acqua fresca, era il mio solo con

HON, SEDE DEL COMANDO DEL TERRITORIO MILITARE DEL SUD. GRUPPO DI DONNE E BAMBINI: MOSCHE... AL PASCOLO! *(Fot. Magaldi)*

Lungo l'orlo meridionale dell'*uadi*, per quasi tutta la lunghezza di esso, si stende un'immensa necropoli, che da qualche viaggiatore frettoloso è stata calcolata, con patente esagerazione, di 600 mila tombe, mentre la Missione Pace, che ne ha fatto il computo più diligente, ne ha potuto accertare solo 45 mila. Si presentano a prima vista come semplici cumuli di sassi e si confondono col terreno circostante; il viaggiatore tende a scambiarle, in sulle prime, con le forme del paesaggio, quasi parte integrante di esso.

Questa singolare necropoli, della quale si aveva per l'innanzi una conoscenza vaga e imperfetta, ci è stata rivelata, or è qualche anno, dagli scavi praticati dalla Missione della R. Società Geografica, guidata dall'on. Prof. Biagio Pace e composta dal Prof. Sergio Sergi e dal Dott. Giacomo Caputo.

Le tombe sono costituite da un cumulo di pietrame di forma conica, emisferica, piramidale, cilindrica e, internamente, da un vuoto per la deposizione, conformato a pozzo, a fossa, a cassa, a camera. Talora sono contrassegnate all'esterno da una o due stele biforcute (qualche volta anche quadrigitate), oppure da semplici pietre erette, rozze o squadrate. Dinanzi alle stele venivano collocate delle mense per offerte rituali, mense consistenti in lastre di pietra, nel cui spessore sono incavate delle fossette. Così le stele, come le mense, sono sempre rivolte ad oriente, e questo particolare conferma ulteriormente il loro carattere sacro. Nell'interno delle tombe si trova il cadavere, depostovi secondo il rito del rannicchiamento; accanto al morto potevano essere collocati degli oggetti.

Le tombe dell'*Uadi el-Agiál* sono di tipo preistorico, il che non implica necessariamente che esse risalgano ad una remota antichità, denotando la parola « preistoria » una fase di civiltà, che in qualche angolo del mondo può essere anche contemporanea alla nostra, e non un'età lontana. La vita della necropoli sembra abbia avuto la durata di circa un millennio, e cioè da qualche secolo a. C. fino alla conquista araba del paese, che avvenne nel VII secolo. Di tipo preistorico è il cumulo di sassi che sormonta la fossa; preistorico è il culto aniconico attestatoci dalle stele; preistorici infine gli oggetti rinvenuti nell'interno delle tombe e alla superficie del terreno adiacente. Ma insieme con questi oggetti, testimoni di una civiltà affatto primitiva e rudimentale, che si serve di armi litiche ma ignora i metalli, e solo conosce una rozza ceramica modellata a mano e cotta al sole o alla fiamma, le

UBARI: DONNA INDIGENA AL POZZO. (Fot. Magli

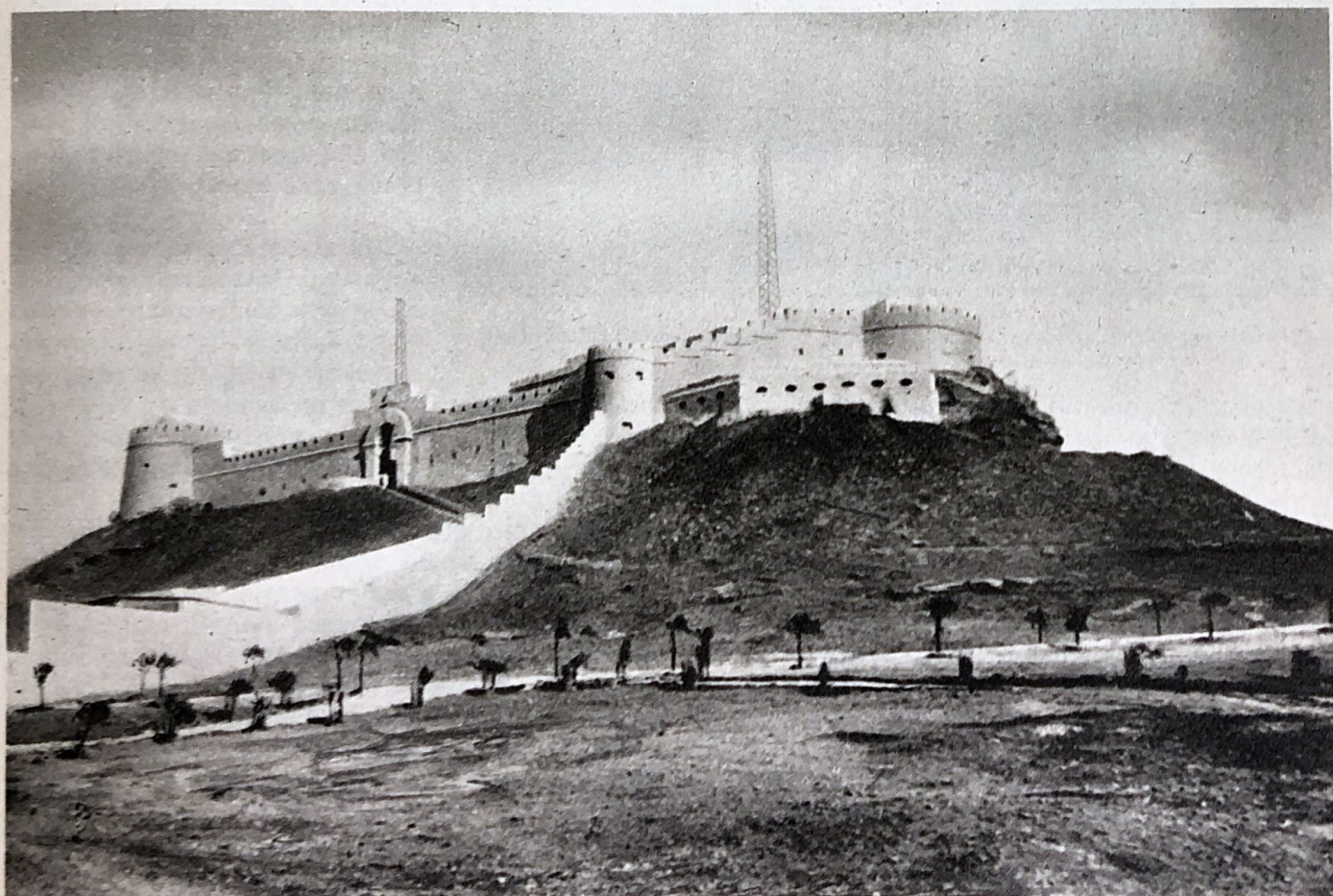
tombe hanno restituito – e ciò è quel che maggiormente interessa – oggetti di fabbricazione romana, databili dal I secolo d. C. in poi. Sono oggetti umili e di uso comune: anfore di terracotta, lucerne, vetri; ma per quei primitivi, per modesti che possano sembrare trasportati altrove, sono oggetti di lusso. Inoltre son venuti fuori frammenti di quella bella ceramica aretina, largamente diffusa in tutto il mondo romano, la quale è celebrata da Gabriele D'Annunzio in alcuni versi delle *Laudi*. Nel Medio Evo, non sapendosi spiegare come si potesse ottenere quella bella patina corallina, che rende così accetta al nostro gusto la ceramica di Arezzo, fu considerata opera divina. E tale sarà apparsa agl'indigeni che popolavano l'*Uadi el-Agiál* nei primi secoli dell'E. V. L'introduzione di questi oggetti dell'industria romana fra quella gente rozza e primitiva, rappresenta come il temporaneo esplodere di un razzo luminoso che fende le tenebre, accompagnato da un barbaglio di luci e di colori; esso, spegnendosi, fa maggiormente sentire le tenebre stesse. Infatti, per tutto il millennio che funzionò la necropoli, e per molti secoli di poi, attraverso le varie dominazioni che si successero, il Fezzàn non sperimentò mai più il contatto benefico e rigeneratore di una grande civiltà, come nei primi tre secoli dell'Impero romano. Solo oggi che il paese è in nostro saldo possesso, l'Italia, maestra di civiltà, lo sta avviando verso destini migliori, risollevandolo dalla barbarie in cui l'ha trovato. E non è senza significato c mentre si svolge quest'opera di rigenerazione parte dell'Italia, dalle tombe dell'*Uadi el-Ag* escano documenti di romanità ad attestare c detta opera fu già esplicata da Roma.

Io posso ben misurare l'emozione da cui f rono assaliti gli scavatori italiani quando da scavo emersero i primi oggetti romani, di sca valore intrinseco, ma pieni di significato, in qua to facevano sentire viva ed operante la presen di Roma presso il 36° parallelo.

Ma il segno più evidente e più maestoso che civiltà romana abbia lasciato in quelle remo contrade è rappresentato da un mausoleo, c ha destato per molto tempo, e desta tuttora, l'am mirazione incondizionata di tutti i viaggiato Il monumento è a pianta rettangolare, alto quat metri e mezzo, costruito con bei blocchi squ drati. Bello e imponente, pur nella sobrietà de linee e nella modestia delle proporzioni, esso gnoreggia fra le tombe a tumulo che lo circo dano, come negli abitati medievali il castello signore dominava sulle case circostanti.

Per osservare da vicino il mausoleo bisog lasciare la pista presso Gérma e correre libe mente per qualche chilometro sul *serir*. Quando disceso dall'autocarro, fui a tu per tu con quel m numento, che mi parlava in modo così eloque il linguaggio di Roma imperiale, provai una v emozione, e al cospetto dei pochi indigeni compagni di viaggio che, discesi anch'essi d

MURZUCH, LA «PARIGI DEL SAHARA». PREPARATIVI PER UNA FANTASIA. *(Fot. Magaldi)*

UBARI: UR GRUPPO DI TUAREG, COL VOLTO CELATO DAL CARATTERISTICO VELO. *(Fot. Magaldi)*

SEBHA: LA FAMOSA «GARA» SU CUI NEL 1914 FU CÒLTO ALLA SPROVVISTA E MASSACRATO UN NOSTRO PRESIDIO. AL POSTO DELL'ANTICO FORTINO SORGE ORA IL POSSENTE FORTE ELENA, IL CUI MOTTO È: «DIES NOCTES QUE VIGILAT». *(Fot. Magaldi)*

ASMA: UNO DEI PIÙ BELLI ESEMPLARI DELLA GIOVENTÙ FEMMINILE DELL'UADI EL-AGIAL.

autocarro, prendevano interesse a quella visita archeologica, io mi sentii fiero, veramente fiero di essere un *rumi*. *Rumi* dicono gli abitanti di regioni musulmane, non senza un sapore di antipatia, lo straniero, l'individuo che non appartiene alla loro religione, l'infedele; ma se essi riflettessero che il suono della parola riecheggia il nome di Roma, la riserberebbero a più nobile uso.

Uno di quegli indigeni, un bell'uomo, dal nobile portamento e dai tratti molto fini – cosa non rara fra gli Arabi anche d'infima condizione – rimase più degli altri impressionato dalla vista di quel monumento. Come avviene di solito alle sensibilità primitive ed incolte, egli fu colpito dalla massa del monumento, che invece non faceva grande impressione su me.

Riavutosi dalla prima sorpresa, egli mi domandò a quale età, a quale gente appartenesse il monumento: io gli spiegai che era opera degli antichi *Rumi*. L'arabo scosse il capo in segno di ammirazione quasi a dire: gran gente questi antichi *Rumi*! Dopo un istante di riflessione, mi domandò ancora se quell'edificio fosse un palazzo, ed io, che ormai mi divertivo alle sue meraviglie, gli risposi che non era un palazzo, ma soltanto una tomba; ed egli ancora a chiedermi se fosse una tomba per famiglia, ed io a dirgli che era la tomba di un solo. Da ultimo, volle sapere se il *Rumi* che si era fatto costruire una così fastosa tomba era un ufficiale. Io stavo per rispondere che non era un ufficiale, che sarà stato un mercante, quando un lampo mi attraversò la mente; la risposta che io avevo già pronta mi morì sulle labbra e con quella marcata risolutezza con cui di solito si afferma il contrario di ciò che si ha in mente, gli dissi che sì, quella era proprio la tomba di un ufficiale dei *Rumi*. Con questa pietosa bugia io volli lasciare nel mio interlocutore l'impressione potente che la sua mente immaginosa di primitivo si era formata davanti a quel monumento dell'ufficiale romano. Avuta la risposta, l'Arabo ricompose nel silenzio il suo nobile aspetto cogitabondo, e mi sembrò che ripetesse mentalmente: gran gente questi *Rumi!*

Ma a quale mai popolazione appartiene la necropoli dell'*Uadi el-Agiál* e come, quando e perchè i Romani fecero la loro apparizione in quelle remote contrade? Ecco ciò che ancora aspetta di sapere da noi il lettore, il quale giustamente non vuol essere ingannato e trattato alla stregua del mio interlocutore arabo.

Gli scavi e gli studi recenti, eseguiti dalla Missione Pace, hanno accertato che le tombe dell'*Uadi el-Agiál* appartengono ai Garamanti.

Con questa denominazione gli antichi indicavano genericamente le tribù indigene abitanti le oasi della parte nord-est del Gran Deserto, mentre Getuli erano detti gli abitanti della parte opposta. Ma propriamente i Garamanti erano gli abitatori della *Phasania*, come si chiamò presso i Romani il Fezzàn; la loro capitale era *Garama*, che si trovava, secondo gli studiosi, dove si trova ora *Gérma*, da noi più sopra ricordata. I Garamanti sono menzionati la prima volta da Erodoto, che ne parla come di una popolazione numerosa, abitante nella « regione delle fiere

a trenta giorni dal paese dei Lotofagi (che corrisponde al litorale fra le due Sirti), sempre in guerriglia con gli « Etiopi trogloditi », che essi inseguivano con carri a quattro cavalli, essendo quelli velocissimi nella corsa.

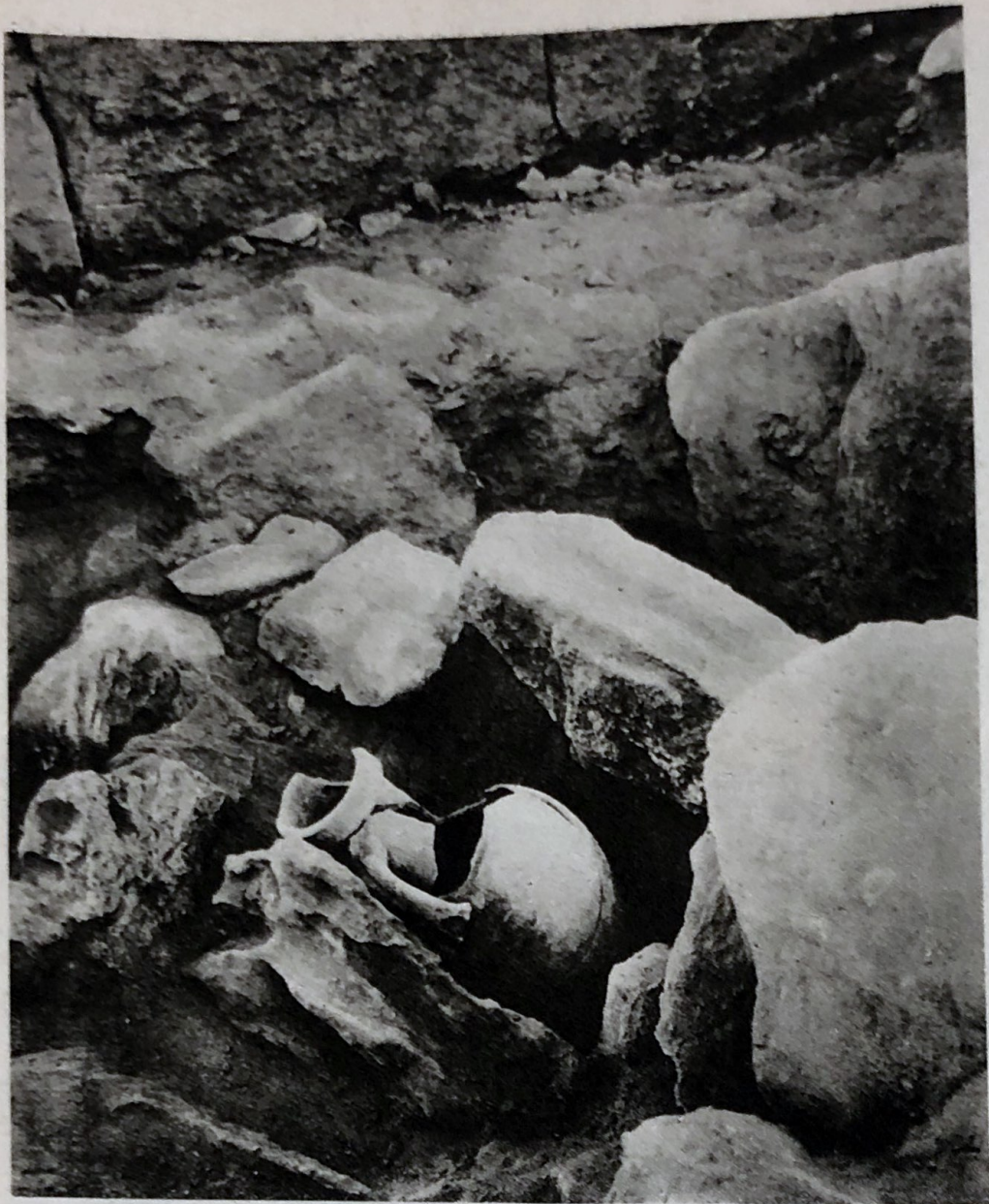
Per avere altre notizie degne di considerazione intorno ai Garamanti bisogna chiederle agli scrittori romani di età imperiale, quando quella popolazione viene a contatto con Roma, prima come nemica e poi come alleata.

I Garamanti, nomadi e selvaggi, razziatori di professione, erano dei cattivi vicini per i Romani, che nel I secolo d. C. avevano stabilito il loro confine fortificato non lontano dalla costa, lungo la linea del *Gebèl*. Non potendo tollerare le loro rapine, Roma intervenne energicamente e « per due fiate » li disperse, assalendoli tutt'e due le volte nelle loro stesse sedi. La prima spedizione avvenne nel 19 a. C., e fu capitanata dal proconsole L. Cornelio Balbo, il quale, con una colonna di 20.00 uomini reclutati fra gli indigeni, puntò su Garama e la distrusse. La vittoria di Balbo apparve a Roma talmente meravigliosa, che al vincitore, primo fra i cittadini provinciali, fu concesso l'onore del trionfo. Un'altra solenne lezione i Garamanti ebbero nel 69 d. C. dal legato Valerio Festo, il quale, per punirli della baldanza con la quale avevano osato razziar fin sotto le mura di *Lepcis*, chiamativi dagli abitanti di *Ocea* (odierna Tripoli) in odio ai Lepcitani, condusse una spedizione punitiva nell'interno del paese, la quale ebbe anch'essa esito felice. L'epica marcia attraverso il deserto dei due corpi di spedizione di Balbo e di Festo richiama al nostro pensiero di Italiani la marcia, che ha del leggendario anch'essa, per mezzo della quale la colonna Miani realizzò la prima conquista del Fezzàn (1913).

INCISIONI RUPESTRI NELL'UADI EL-AGIAL. *(Fot. Giordano)*

I Garamanti, domati dalle armi di Roma, furono attratti ben presto nell'orbita politica di questa e divennero amici, e forse alleati militari dei Romani. Li vediamo contribuire con propri uomini a due spedizioni famose nell'interno dell'Africa: la prima, comandata da Settimio Flacco, nel paese degli « Etiopi », dove si arrestò dopo una marcia di tre mesi; l'altra, capitanata da Giulio Materno, ad *Agysimba*, al confine, pare, del Sahara col Sudan, raggiunta con una marcia di quattro mesi.

I recenti scavi ci hanno fatto conoscere i Garamanti anche in quella che era la loro individualità fisica. L'esame delle ossa che lo scavo ha fornite in abbondanza, ci dice che essi erano di alta statura e avevano cranio grande con ampia fronte, viso stretto e lungo, profilo ortogonato. Il Prof. Sergi vede i discendenti diretti dei Garamanti negli attuali *Tuáregh*, che abitano la zona e si differenziano nettamente dagli altri indigeni per il tipo fisico, per le abitudini di vita, per la lingua ed altro ancora.

Con la sottomissione dei bellicosi Garamanti, Roma assicura la regolarità del traffico carovaniero sulla importante linea che da *Ocea* (Tripoli) an-

GARAMA — CINERARIO. (da Pace, *Scavi Sahariani*)

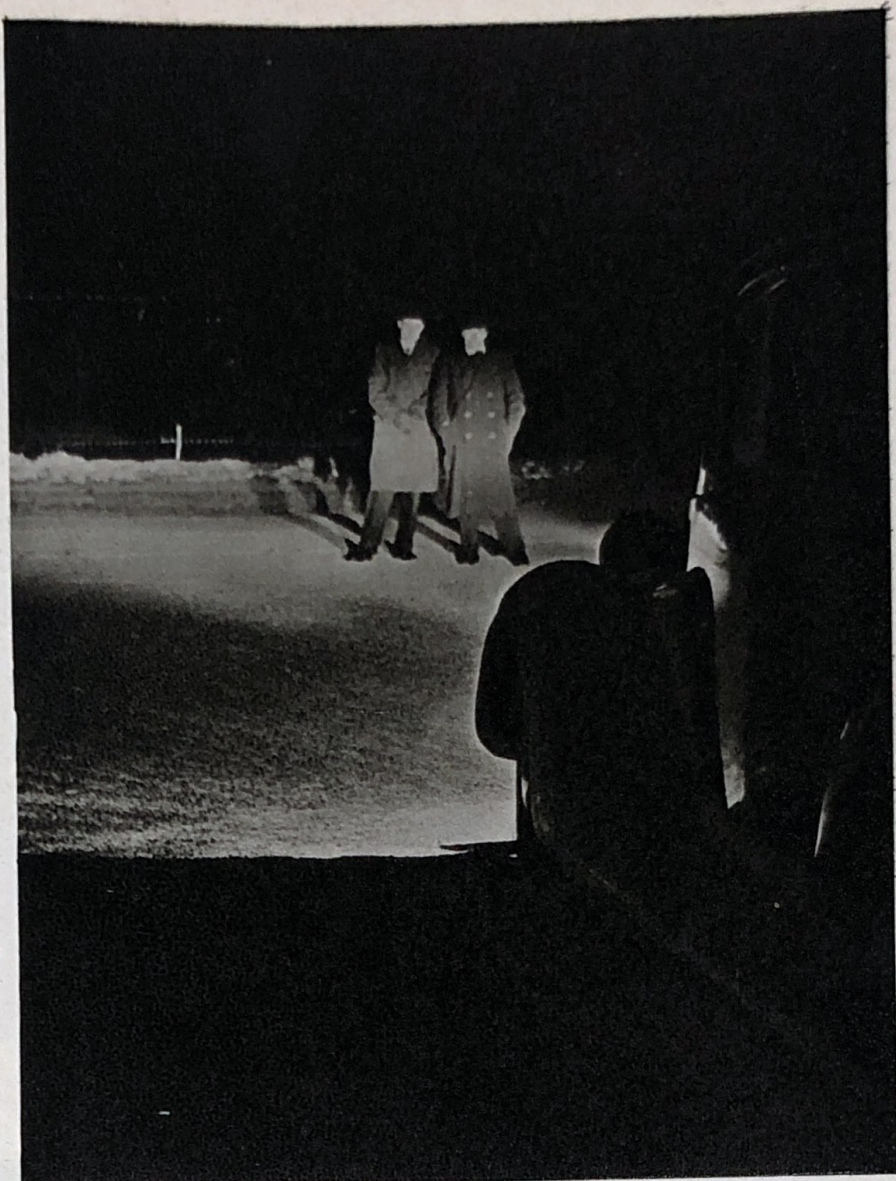
dava nella *Phasania*. Di questo commercio vivevano, si può dire, le città tripolitane della costa, che ne ricevevano le merci e le imbarcavano per l'Italia. La *Phasania*, a sua volta, aveva la funzione di scalo del traffico carovaniero transahariano, che, provenendo dal Sudan e dal Congo, portava pelli di animali feroci, penne di struzzo, legni preziosi, ma principalmente denti di elefante e belve per gli anfiteatri.

Questo commercio ebbe il suo maggiore sviluppo dalla seconda metà del I secolo d. C. alla seconda metà del III secolo, in relazione non solo con la sempre più insistente richiesta sui mercati romani di quei prodotti, ma con l'assoluta sicurezza e tranquillità che l'interno della Libia godé in quei due secoli. A rendere più intenso e spedito il traffico carovaniero si aggiunse il cammello, la « nave del deserto », che fece la sua prima apparizione intorno a quell'epoca, sostituendosi al cavallo e all'asino, che lo avevano preceduto.

Ora che si è visto quale importanza avesse il Fezzàn come testa di ponte del commercio carovaniero transahariano, non sembrerà più strano che intraprendenti mercanti romani, sorretti dal prestigio di cui il nome di Roma era circond[ato] fra le popolazioni dell'inte[r]no, si stabilissero nell'Ua[di] *el-Agiál*, dove ne abbiam[o] sorpreso la presenza. E [di] questo spirito di intrapren[]denza, che noi considera[va]mo prerogativa dei mercan[ti] delle nostre gloriose Repu[b]bliche marinare, a comin[]ciare dalla Serenissima [e] dalla Superba, mentre è d[ei] mercanti romani che tro[]viamo un po' dovunque [in] tutto il vasto mondo di a[l]lora, ci parlano anche alcu[ne] iscrizioni.

E così, verso il limite me[]ridionale della nostra colon[ia] libica noi abbiamo ritrova[to] i segni della presenza di Ro[]ma, quei segni che appar[ve]rono ai soldati italiani fin d[a] quando misero piede la pri[]ma volta sulla « quarta spon[]da », e che sono ancora ap[]parsi qua e là durante la lor[o] avanzata. Giova ricordare [a] proposito un episodio sug[]gestivo. All'inizio della guer[]ra libica un disegno appars[o] in un giornale illustrato raf[]figurava un nostro marinai[o] nell'atto di scoprire, appen[a] messo il piede in terra d'A[]frica, lo scheletro e l'arma[]tura di un legionario romano. E non fu vana re[]torica! L'idea contenuta in quel disegno si tra[]dusse ben presto in realtà quando i bersaglier[i] del colonnello Fara, nello scavare le prime trin[]cee ad Ain-Zara, presso Tripoli, misero allo sco[]perto un pregevole pavimento a mosaico di una casa romana. La campagna africana comincia[va] sotto felici auspici, confortata dalla presenza del[le] tracce di Roma imperiale. Tutto ciò non è priv[o] di significato, ove si pensi che la nostra occupa[]zione della Libia si è sempre ricollegata, nelle su[e] ragioni storiche e politiche, all'occupazione ro[]mana che l'ha preceduta di tanti secoli. Difatt[i] l'esplorazione e la sistemazione archeologica del[la] Libia sono andate sempre di pari passo, si pu[ò] dire, con la conquista militare e con la penetr[a]zione politica del paese; onde l'opera dell'arche[o]logo italiano in Libia, a parte il suo valore scie[n]tifico concordemente riconosciuto dagli stranie[ri] ha assunto anche un significato politico e spir[i]tuale. L'archeologo ha tenuto dietro al comba[t]tente, qualche volta di questo correndo anche rischi, ed ha fatto così opera di scienza e insiem[e] di italianità.

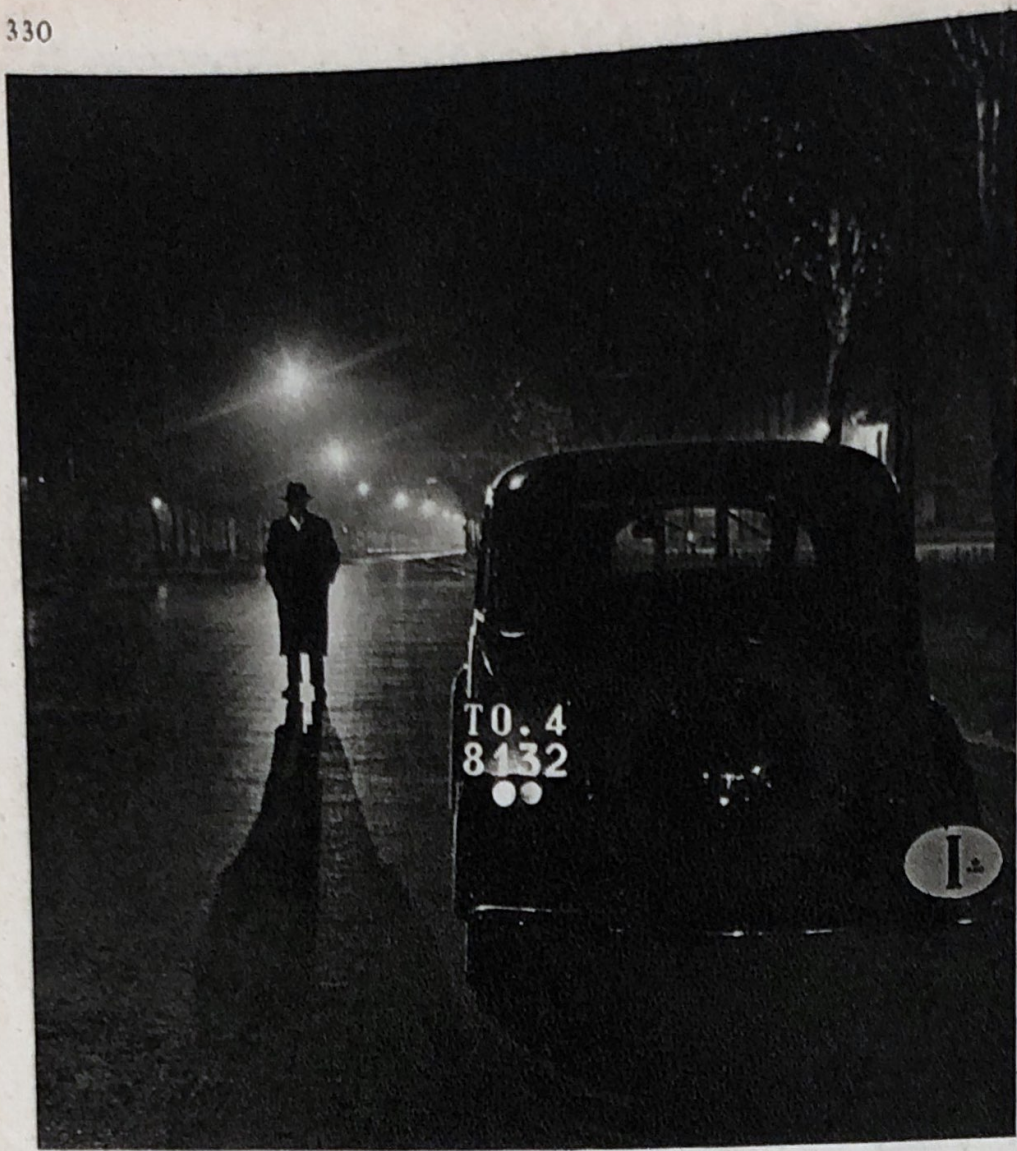
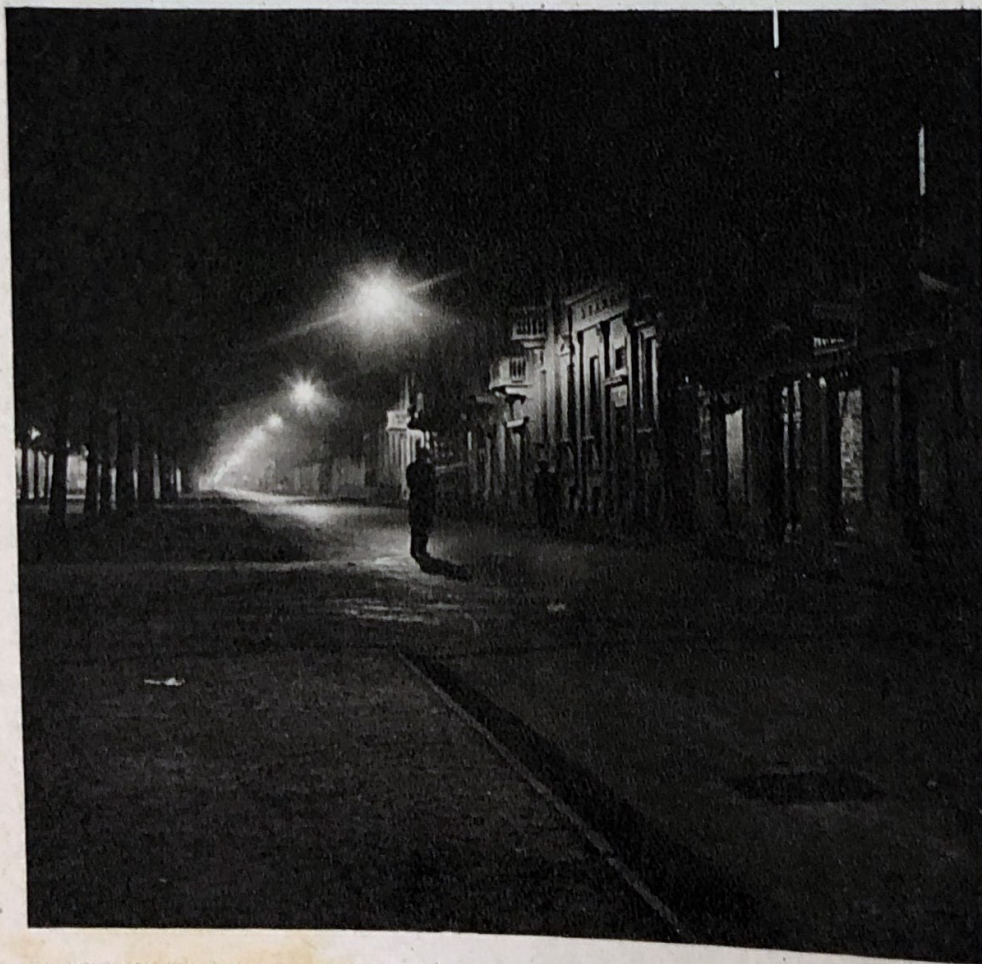
EMILIO MAGALD[I]

LUCI NOTTURNE NELLE STRADE CITTADINE

ALLA LUCE DEI FARI DELL'AUTO, LA PERSONA O L'OSTACOLO RISALTA IN CHIARO CONTRO LO SFONDO SCURO. *(Fot. Luis Bogino)*

Mai come ora, che la potenza di illuminazione delle strade cittadine è enormemente aumentata rispetto a quella di 20 e anche di soli 10 anni fa, si sono levate così alte le voci a chiedere maggior luce. La chiede il cittadino che pena a distinguere, di notte, il numero civico della casa dell'amico, o a cui par di dovere indovinare, rincasando, la toppa del portone di casa sua; la chiede chi ha la palazzina in vie appartate e solitarie, e gli sembrano buie le due o tre svolte che deve fare per giungervi dalla prossima via più illuminata; la chiede il pacifico padre di famiglia che nelle zone d'ombra adiacenti alla sua casa vede altrettanti pericoli, o chi sa quali congiure, contro la virtù della sua figliolanza.

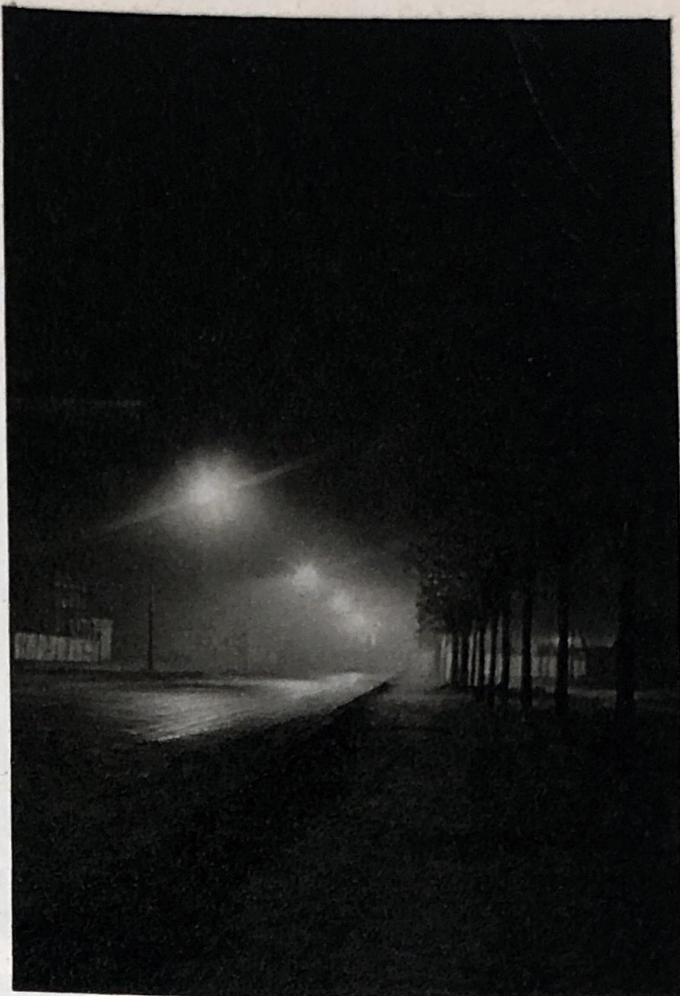
Orbene, quel numero civico sembrava, ed era effettivamente, meglio visibile, quegli angoli di strada apparivano meno bui, quelle ombre meno dense quando d'intorno la luce era meno viva, le sorgenti meno intense e le vie principali meno riccamente illuminate. Gli è che luce chiede luce, perchè man mano che la illuminazione aumenta in una certa zona, appaiono per contrasto meno illuminate le zone vicine, e la visione dipende non solo dalla luce di cui l'occhio dispone, ma anche da quella che può ricevere, in relazione alla illuminazione degli ambienti vicini ed al regime particolare in cui si trova.

Nel coro dei richiedenti la voce più discreta è quella dell'automobilista, che lamenta solo talvolta, non meno della luce insufficiente, quella pericolosa, poca o tanta che sia, la quale, abbagliandolo, gli toglie o gli diminuisce in sommo grado la facoltà di guidare. Eppure, con lo sviluppo moderno dei mezzi di trazione meccanica e dei veicoli veloci, offrire ai conducenti le migliori condizioni di visione, per lo svolgimento regolare del traffico e la tutela dell'incolumità delle persone e delle cose, è oggi lo scopo principale della illuminazione pubblica; il conseguimento degli altri scopi (di polizia, di moralità, di decoro, di igiene) è insito in quello e richiede minore studio.

Ancora sino a 10 anni fa, il cànone della buona illuminazione era: illuminazione sufficiente e distribuita con uniformità. Ma la *illuminazione* è un fenomeno astratto, che tien calcolo puramente

ALLA LUCE DEI FANALI PUBBLICI, LA PERSONA O L'OSTACOLO SPICCA IN NERO SULLO SFONDO CHIARO. *(Fot. Luis Bogino)*

LA PERSONA SUL LATO DELLA STRADA È QUASI INAVVERTIBILE, PER ASSOLUTA MANCANZA DI CONTRASTO. *(Fot. Luis Bogino)*

del flusso luminoso incide
sulla strada, mentre la vi
è determinata dalla parte
questo flusso che la strada
flette o rinvia nelle varie d
zioni. L'estendersi dei rive
menti stradali antipolvero
superficie liscia, anzi, luc
per l'intenso passaggio di
coli rapidi, ha reso necess
questa distinzione. Il tecn
ha ripiegato un poco sulle
posizioni, senza ripudiarle,
ha soggiunto: la strada d
avere illuminazione suffic
e *splendore* il più possibile
forme. Lo splendore sta a
notare la illuminazione q
appare all'occhio; tien c
cioè della luce che la str
riflette. Mentre per una d
distribuzione di lampade
illuminazione è una e ben d
finita, lo splendore è dive
secondo la natura del rive
mento stradale e secondo
direzioni in cui si guarda.
fronte a questa moltiplicazio
di incognite il progettista,
vezzo all'intrigo delle cif
non ha alterato il suo umo
abituale, e si è accinto al nu
vo lavoro.

Una persona, un impedime
to, od un oggetto qualsiasi
mezzo alla strada sono percep
dall'occhio o perchè appaion
più chiari contro lo sfond
scuro su cui si proiettan
(è questo il caso di una strad
priva di illuminazione propri
ove la persona o l'oggetto son
colpiti di fronte dai fasci d
luce di un'auto), oppure perch
l'oggetto spicca in scuro cont
lo sfondo chiaro della strad
Questo dell'effetto di «si
houette» è il caso normale d
una strada illuminata dai lam
pioni pubblici, ossia il caso ch
ci interessa. Più lo splendor
della strada è elevato, più net
è il contrasto di luminosità t
oggetto scuro e sfondo chiar
Se la strada – ammesse le in
evitabili piccole disuniform
– appare luminosa per tu
l'estensione, l'effetto di «si
houette» sarà avvertibile e
visione sicura in ogni punt

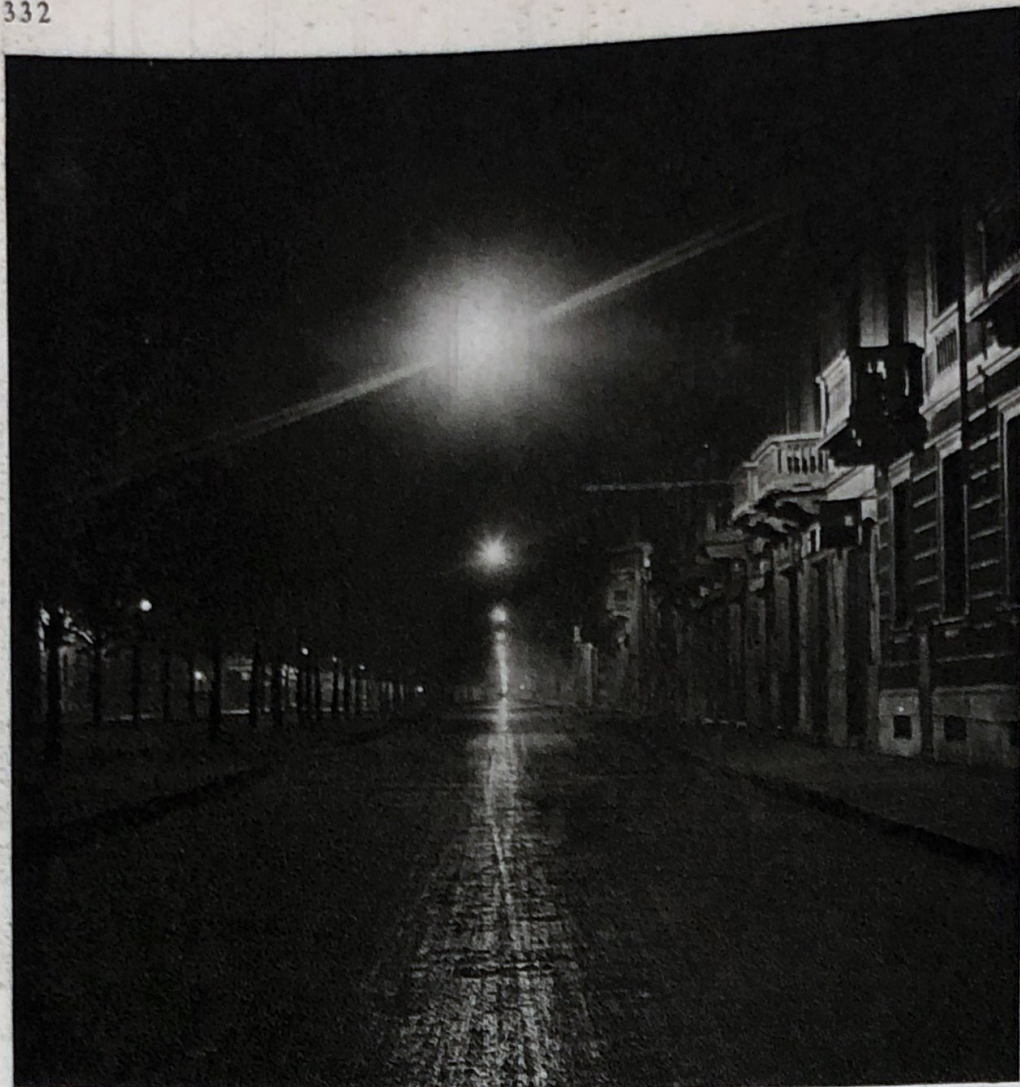
Un lampione di un dato t
po, sospeso ad una certa a
tezza in una strada avente
determinato rivestimento (c

STRADA IN ASFALTO LUCIDO, LAMPIONI CON RIFRATTORE. NELLA PRIMA FOTOGRAFIA LE STRISCE LUMINOSE TENDONO A SALDARSI, NELLA SECONDA, LA DISTINZIONE FRA STRISCE LUMINOSE E OSCURE È MENO NETTA, PER LA MAGGIOR ALTEZZA E IL MINOR INTERVALLO DELLE SORGENTI.

mento, asfalto, legno, pietra...) dà luogo su questo ad una banda o striscia luminosa, caratteristica ad una data distanza di osservazione della installazione in esame. La illuminazione nel suo complesso dev'essere tale, che le strisce relative ai singoli lampioni vengano a saldarsi o a sovrapporsi l'una all'altra, eliminando l'alternativa delle zone chiare e scure.

L'esperienza ha dimostrato che la striscia luminosa, caratteristica del lampione e della strada, tende ad allungarsi ed allargarsi, favorendo il congiungimento delle strisce fra loro, quando il lampione emette luce con speciale intensità in vicinanza dell'orizzontale (ad un angolo di 5° a 15°). Infatti, se il lampione è specialmente luminoso in quelle direzioni che colpiscono la strada in punti lontani, acquista maggior raggio d'azione; e, dal canto suo, il rivestimento stradale ha un potere riflettente che aumenta rapidissimamente col crescere dell'obliquità dei raggi incidenti.

Ovviamente, poi, l'effetto di ingrandimento delle strisce di luce riflessa dipende dalla natura del rivestimento stradale; sarà minimo per le pavimentazioni a *macadam*, di antica memoria, le quali più s'avvicinano al diffondente perfetto, e sarà accentuato al massimo grado per le moderne superficie lucide asfaltate, le quali più s'avvicinano allo specchio. Molti avranno indubbiamente notato che certe vie cittadine illuminate in scarsa misura, con percettibile successione di chiazze chiare e scure, mutano fisionomia ed acquistano luminosità viva e continua, non appena sieno ricoperte di un velo di pioggia.

Sulle moderne strade delle nostre città la creazione di uno sfondo brillante e continuo, cioè del contrasto necessario alla visione netta degli ostacoli, può dunque ottenersi con un numero relativamente piccolo di lampioni, a luce specialmente intensa vicino all'orizzontale. Questa particolare emissione di luce è ottenibile comodamente per mezzo di riflettori a specchio, o di vetri prismatici (rifrattori), il cui uso si va gradatamente diffondendo.

Ma – e questo *ma* interessa molto l'automobilista anche senza la complicazione di quel noioso velo d'acqua – questi raggi molto obliqui, che illuminano bene ed economicamente le strade, sono quelli che, riflessi dalla strada, come da uno specchio, vengono a trovarsi sulla visuale del guidatore di macchina, il quale appunto, per vedere lontano, dà al suo sguardo una obliquità dello stesso grado con cui i raggi brillanti ed offensivi del lampione emergono dalla strada. Ecco i corni del dilemma contro cui doveva incontrarsi il nostro tecnico di illuminazione: o usare queste sorgenti brillanti ed economiche, tentando di superare l'ostacolo dell'abbagliamento; oppure usare sorgenti immuni da questa particolare irradiazione

LE STRIE LUMINOSE FORMANO QUI UNA SOLA STRISCIA. SALVO IL CASO DI VIE A SENSO UNICO, L'INSTALLAZIONE DI LAMPIONI PREFERIBILE È DUNQUE QUELLA A DUE FILE LATERALI.

PIAZZA IN ASFALTO LUCIDO, LAMPIONI CON RIFRATTORE. L'ABBAGLIAMENTO È EVITATO PER LA ELEVATA UNIFORME LUMINOSITÀ DEL PIANO STRADALE. *(Fot. Luis Bogino)*

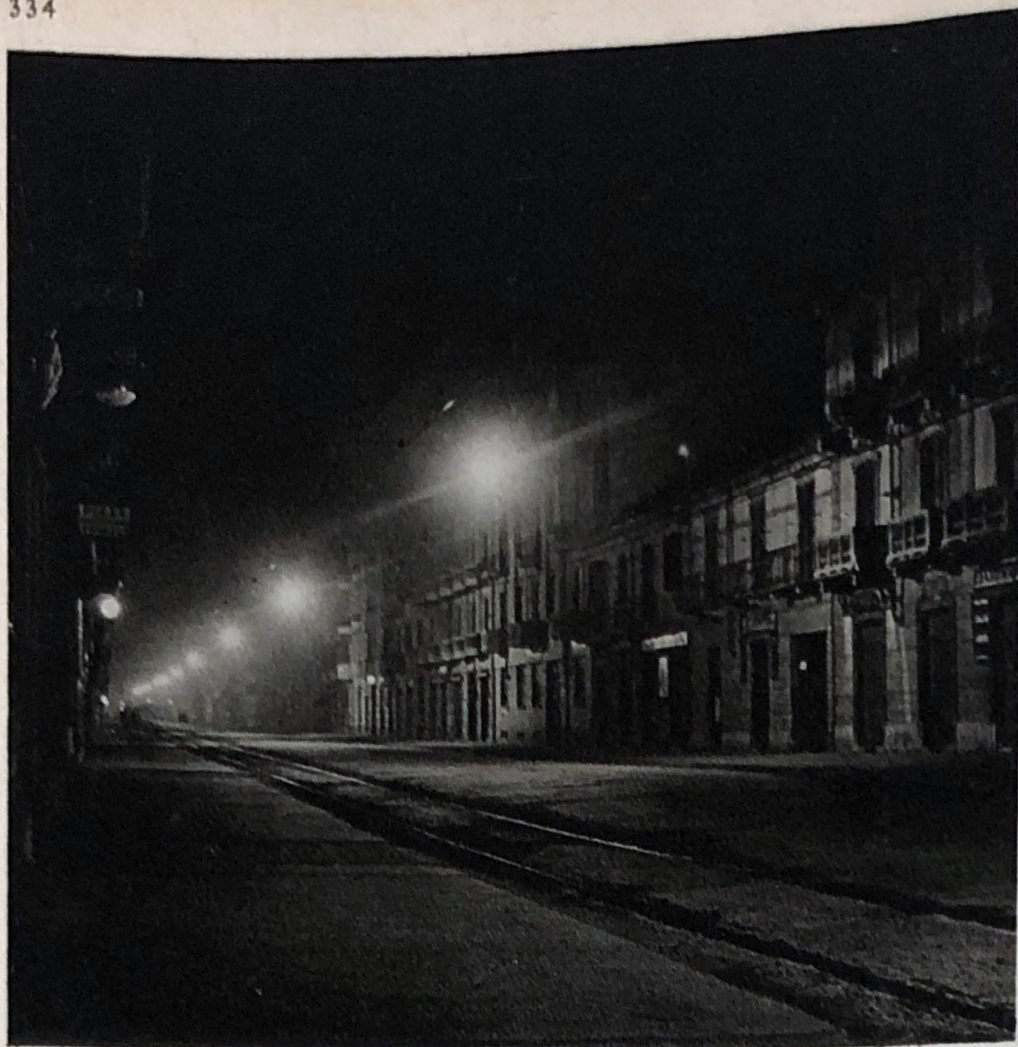
ad angoli molesti, collocan
un maggior numero reso ne
sario dalla loro minore por
Ed ecco di rimbalzo due
denze, anzi due scuole, sor
a dividersi il campo.

Gli Inglesi hanno app
diviso gli apparecchi di illu
nazione in due categorie: q
che producono (*non cut-off*
tings) la emissione di r
intensi in vicinanza dell'o
zontale, e quelli che esclud
(*cut-off fittings*) tale emissi

La prima scuola, con au
revoli sostenitori in Francia
Inghilterra, patrocina l'impi
di sorgenti a splendore
nelle citate direzioni, e l'e
minazione, meglio l'atten
zione, dell'abbagliamento sp
culare con la creazione di
sfondo molto brillante, c
coll'impiego di forti inten
di luce. È noto a questo p
posito che i fari di un'au
mobile, noiosissimi e accec
di notte, non dànno alcu
noia sotto la piena luce
giorno; di fatto, alla forte
tensità della luce diurna l'o
chio, per autoprotezione, fu
ziona a pupilla contratta,
immissione di luce solo p
ziale. Analogamente, in
ambiente illuminato di no
con molta intensità, l'occhi
già protetto contro gli sple
dori eccessivi da una chiusu
parziale; ed è questa sua mi
sensibilità che lo rende inse
sibile o meno sensibile all'a
bagliamento.

La seconda scuola è segu
in Olanda, ove, a ragione anc
del forte impiego di tubi
sodio ed al mercurio, speci
mente nelle vie suburbane
interurbane, le lampade so
collocate di preferenza in rifle
tori a forma di campana o
scatola assai profonda; ed
vasto seguito in Italia. Se ide
tifichiamo questa seconda sc
la con quella più generale, c
la comprende ed ha ident
scopo, di una illuminazi
assolutamente non abbagli
anche l'uso di grossi globi op
lini, che non imprimono
luce direzioni privilegiate
escludono pertanto splend
pericolosi, vi trova il suo po

EFFETTO DI PIOGGIA. UN VELO D'ACQUA BASTA AD ASSIMILARE LE STRADE LUCIDE AD UNO SPECCHIO. SOTTO LA LUCE DIFFUSA L'EFFETTO OTTICO È LIMITATO AL PIEDE DEL LAMPIONE E NON ABBAGLIA. *(Fot. Luis Bogino)*

STRADA IN ASFALTO LUCIDO, ILLUMINATA DA CASSONI DIFFONDENTI LATERALI. LA LUCE È QUELLA STESSA CHE SI OSSERVEREBBE IN UN CORRIDOIO ILLUMINATO A LUCE INDIRETTA. *(Fot. Luis Bogino)*

STRADA IN ASFALTO LUCIDO, ILLUMINATA DA LAMPIONI CON GLOBO OPALINO. LE CHIAZZE SCURE SONO PIÙ ESTESE DELLE CHIARE; LA DISTINZIONE SI NOTA ANCHE SUL BINARIO E PERSISTE IN LONTANANZA. *(Fot. Luis Bogino)*

PIAZZA IN ACCIOTTOLATO, LAMPIONI CON RIFRATTORE. L'IRREGOLARITÀ DELLA SUPERFICIE STRADALE SMORZA GLI EFFETTI DI RIFLESSIONE E IMPEDISCE L'ABBAGLIAMENTO SPECULARE.

È in Italia che doveva tro- vare la sua soluzione tipica il sistema della più razionale e completa illuminazione non abbagliante con l'adozione di sorgenti a luce diffusa e di splendore minimo in ogni di- rezione, da collocarsi lateral- mente alla strada e ripartenti la luce nella più adeguata pro- porzione fra il piano stradale e gli edifici.

Il sistema di illuminazione a cassoni diffondenti, inaugu- rato qualche anno fa in To- rino, sta a quello delle sor- genti a emissione concentrata e splendore accentuato in par- ticolari direzioni, come la luce di un cielo chiaro e uniforme- mente coperto sta a quella dei raggi vivi del sole. Poichè la sorgente è priva di splendori eccessivi, nessun raggio distur- bante, direttamente o indiret- tamente, può raggiungere l'oc- chio; l'aspetto della strada è simile a quello d'un corridoio illuminato a luce indiretta: nell'atmosfera di quella luce soffice e pacata la pupilla si di- lata e le minime illuminazioni come i minimi loro contrasti sono avvertibili; lo sfondo stra- dale appare, è vero, meno chiaro che nell'altro sistema, ove un elevato splendore di fondo è necessario per atte- nuare l'abbagliamento, ma la visione non è meno netta per la maggiore sensibilità dell'oc- chio e per le condizioni di ri- poso in cui lavora. La striscia luminosa, caratteristica del lampione, perde di contorno e d'importanza nella stessa mi- sura che la sorgente ha per- duto il carattere di *centro* lu- minoso, per diventare *superficie* luminosa; la continuità dello splendore sulla strada impone un maggior avvicinamento delle sorgenti, cioè il prolun- gamento, in certo modo, della continuità delle superficie emit- tenti primarie; ma l'effetto di illuminazione compensa il sa- crificio.

GUIDO PERI

Vedansi per maggiori particolari tecnici: "*Le Strade*" luglio 1936-XIV e "*Le Vie d'Italia*" ottobre 1936-XIV.

CORTINA D'AMPEZZO, INCORNICIATA DALLE DOLOMITICHE PARETI DELLA FIAMMES, DEL POMAGAGNON E DEL CRISTALLO (*Fot. Ghedina*)

CORTINA D'AMPEZZO

Venire a Cortina sbucando di colpo dal gomito della Val di Landro, par di giungere a uno di quei paesi leggendari a cui arrivano talvolta i viandanti dei romanzi di Walter Scott o delle fiabe delle *Mille e una notte*, quando dopo giornate di faticosi cammini per valli e selve e pericoli d'ogni genere scorgono giù nel piano all'improvviso qualche città regale, opima e scintillante, o la sede di una famosa contea.

Cortina ha veramente un che di fatato nel suo panorama e nella sua postura, qualcosa che mi richiama non so quali paesi magici delle leggende germaniche. A Cortina ci stan ben di casa l'eleganza e la mondanità internazionale, ma avendo essa conservato la sua cara ingenuità di paese valligiano ed alpestre, ci starebbero bene pure i balocchi e i violini del consigliere Crepel, di hofmanniana memoria. Vista di sera, quando il sole è scomparso e i lumi s'accendono tranquilli e dorati per le sue case, giureresti che le statuine di legno foggiate dagli artigiani locali si apparecchino a danzare nelle vetrine dei negozi, al suono dei *carillons*, come nel *Die Puppenfee*, e le cicogne a scendere dai camini per rubare i bimbi cattivi. Comunque questo carattere fiabesco di Cortina direi ch'è appunto quello che fa di questa città uno dei soggiorni più spensierati e leggeri e spiritosi ch'io conosca. Ed è curioso poi come la gente che vi arriva, subito vi s'intona. Basta fare una passeggiata in una mattinata di sole lungo il suo Corso centrale per accorgersene. Tutti son fuori, uomini donne ragazzi, allegri, a far compere, a chiacchierare, a salutarsi, a ridere; le signore nelle loro *toilettes* alpestri variamente colorate e di strane fogge, gli uomini con gli sci in spalla che si apparecchiano alla gita, in buffi contrasti di giacche o di berretti. Davvero che qui con un abilissimo colpo di mano è stato spazzato via il funebre sussiego della città per sostituirvi una deliziosa aria tra carnovalesca e scanzonata che rende un po' tutti sbarazzini. « Sii leggero e senza pensiero! » par che tutto qui dica.

I monti poi ci si mettono anche loro, di proposito, per fare di Cortina un soggiorno di fantasia. Le tre Tofane a tramontana, il Pomagagnon e il Cristallo a est creano intorno alla vallata come un gentile sinedrio di mostri canuti e stravaganti sul quale il tramonto dardeggia a sera le tinte dei suoi riflettori più scenografici e sfarzosi. E poichè l'esercizio dello sci e di tutti gli *sports* invernali si confà benissimo con tale carattere della scena, qui han saputo portare quest'arte ad un'eccellenza d'organizzazione veramente sin-

L'AMPIA CONCA DI CORTINA D'AMPEZZO, VISTA DALLA FUNIVIA DEL POCOL. (Fot. Gh

golare. C'è una Scuola Nazionale di Sci in Cortina, con sette o otto capi-gruppo, tutti veterani dell'« attacco », che dirigono i varî corsi impartiti su queste montagne. Con le loro giacche blu e le loro grandi cifre sul petto essi sono, per così dire, il sale di Cortina, la sua sapienza sportiva. Di buon mattino portano le loro scolaresche qua e là sui varî pendii e iniziano le lezioni che si protraggono fino a mezzodì.

Ma per i diplomati, per i campioni, per gli assi ci sono le grandi venture della montagna precipite, le formidabili calate a picco, giù dall'erme cime dove fino a ieri abitavano l'aquila e il moscio. Già, *fare* il Pocol è un bel pezzo di bravura, se fatto bene e in perfetto equilibrio, come, mettiamo, prendere un 7 nella gradua delle abilità sciistiche.

Il Pocol è la montagna paterna di Cortin erge impennacchiata di rocce e di pinastri ovest della città, a un'altezza di 1500 m. È il primo spaldo montano che conduce vers campi nevati di là, verso altre solitudini, cui si alzano solenni e spettrali le tre Tofan loro 3000 e tanti metri d'altezza: questi

Allegato al N°3 - 1938 - XVI della Rivista "Le Vie d'Italia"

IN SLITTA, PER LE VIE DI CORTINA. (*Fot. Stefani*)

monoliti scarnificati dal tempo, questi altari stupendi del nostro valore conteso ed alfine vittorioso, su cui si svolsero gli episodî più meravigliosi della nostra guerra di montagna.

È da ricordare che in questa zona si è combattuta una famosa guerra di mine – il Col di Lana, il Castelletto e il Lagazuoi videro le più colossali mine della nostra guerra. Con la mina del Castelletto fatta brillare nel 7 luglio 1915 si ottenne, dopo immani sforzi, di far saltare un poderoso baluardo di difesa montana che aveva resistito ai nostri più formidabili assalti.

Oggi in vetta al Pocol ci s'arriva in funivia, in slittovia e in sciovia.

* * *

Son sistemi pratici e svelti per raggiungere una cima ed affrettare il piacere fantastico della discesa. Perchè, come saprete, tutto il bello della cosa sta lì, nella voluttà del calare a picco sul petto della montagna. Una voluttà che può diventare sempre più acre, più esasperante, più sadicamente deliziosa a mano a mano che si abbordano discese più precipiti e pericolose. E allora ecco le grandi piste alpestri, di recente

CORTINA D'AMPEZZO: IL CORSO VITTORIO EMANUELE.

(Fot. Ghed

costruzione, del Col Druscié, che da 1600 vi riportano giù a 1300 con un salto di mezzo chilometro; e l'altra, più terribile ancora, il canalone delle Tofane, che gira sotto al massiccio d'una di quelle montagne, dove non si azzardano che gli espertissimi.

Sentivo due che discorrevano tra loro in un caffè.

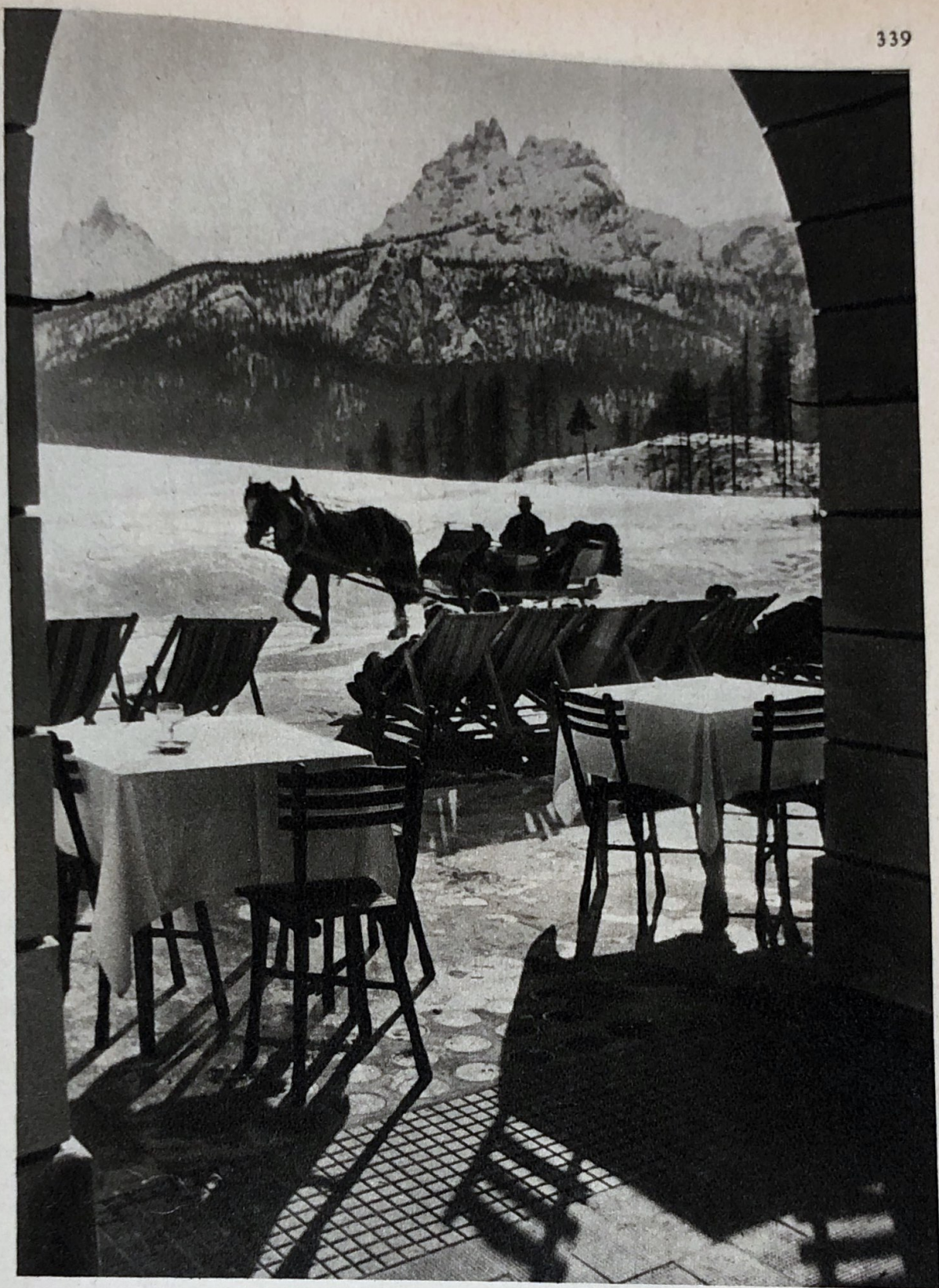
– Sai? – diceva un d'essi, il più giovane, come si trattasse delle cose più semplice di questo mondo – oggi ho *fatto* due canaloni, poi ho ballato tutto il pomeriggio alla « Taverna » e alla sera, così per aperitivo, ho *fatto* il Pocol.

Ma è matto, io pensai guardando dalla vetrata il canalone semicircolare che di lì si distingueva benissimo, lassù sotto il massiccio, a picco pauroso come un baratro dantesco.

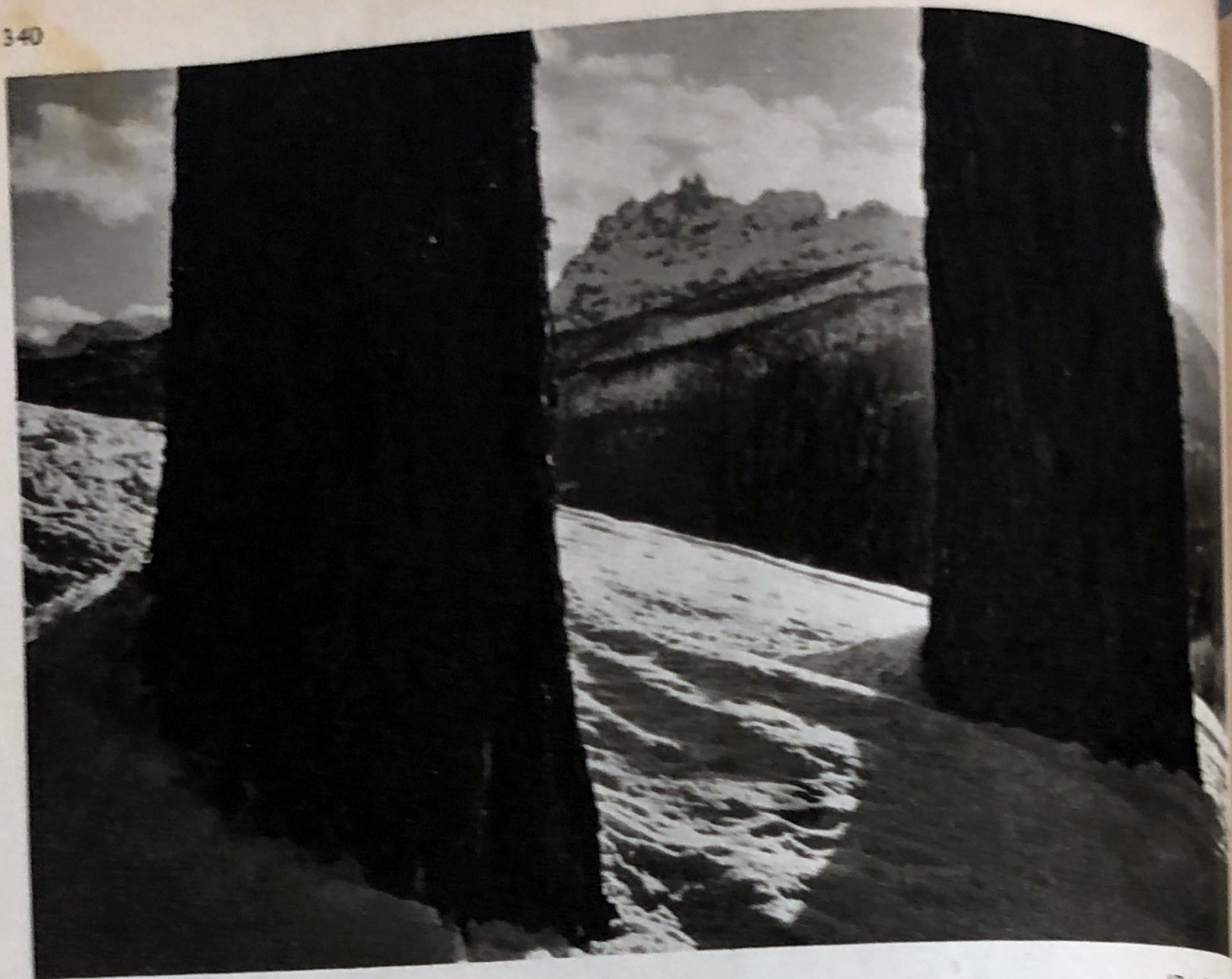
Il giovane non era un olimpionico, ma se plicemente un bel ragazzo adusto, dal viso f temente rugoso e bruciato dal sole. Immag però che ci dovesse essere un po' di vanteri quel che diceva, perchè naturalmente, com cacciatori anche gli sciatori han l'abitudine spararle grosse: tanto più che nessun li v quando compiono le prodezze di cui si vant

* * *

Io consiglio invece le lunghe belle gite ch diramano da Cortina, camminando su e giù tutti i poggi e le montagne confinanti, e per i

LA CRODA DA LAGO VISTA DAGLI ALBERGHI DI POCOL.

(Fot. Stefani)

lichi e le vallate. A questo proposito, sia la nostra C. T. I., sia l'Azienda Autonoma di Cura e Turismo di Cortina, hanno pubblicato itinerari sciistici dei dintorni, che ogni sciatore farebbe bene a consultare. Gite verso il Passo delle Tre Croci, o lungo le pendici del Cristallo, gite nella regione del Passo Falzarego o del Nuvolau, per limitarsi alle più prossime; con indicazioni di rifugi e d'alberghi, con graduatoria delle difficoltà e avvertimenti per le valanghe. È un prezioso contributo per il turista che ama e frequenta la montagna per la sua bellezza e non semplicemente per farvi prove di ardimenti fisici. La gita in sci è veramente una delle più belle e durature emozioni che la montagna può dare d'inverno. Sono splendide divagazioni attraverso il paese delle meraviglie, per i fatati e leggendari regni del sogno e del silenzio che la neve sa improvvisare col suo genio di candore, con la squisita, intensa magia delle sue estasi.

Cortina possiede pure una pista per guidoslitta della lunghezza di 1554 m., unica in Italia e sulla quale l'anno scorso si sono disputati i campionati del mondo; e, oltre ai varî privati, anche uno Stadio del Ghiaccio. Sono andato a darvi un'occhiata. Era una mattinata tranquilla, niente gare. La grande lastra perfetta, circondata da gradinate per il pubblico, levigatissima, accoglieva sul suo dorso pattinatori e pattinatrici bonari, la maggior parte tedeschi, che al suono di una

LA BASTIONATA TURRITA DELLA CRODA DA LAGO.

(Fot. Str...

canzonetta emessa nell'alto da un grammofono munito di megafono si abbandonavano ai piaceri calmi e floreali dei *balancez* e delle piroette. Altro mondo, quello: si torna all'Ottocento, al secolo della grazia e degl'indugi, degli atteggiamenti decorativi e dei « Patineurs » di Waldteufel. Su questo campo, oltre alle competizioni di pattinaggio artistico, avvengono famosi incontri di disco sul ghiaccio.

Evidentemente i capi di queste organizzazioni non han dimenticato nulla per impedire che solo per un istante la noia abbia a infiltrarsi nella giornata del forestiero che soggiorna a Cortina. Han giurato di farlo divertire ad ogni costo, e ci riescono, indubbiamente. Terminata la giornata laboriosa sui campi di neve, altri passatempi vi aspettano al varco. E se non amate troppo la calma casalinga dei caffè e delle birrerie, dopo cena e atteso che abbiate uno *smoking* da sfoggiare, ecco che parte dei cinquanta alberghi di Cortina faranno a gara per richiamarvi alle delizie dei loro ritrovi serali. Si danza al Miramonti Majestic, al Cristallo, al Savoia e in un'altra dozzina d'alberghi. Tra *jazz* e orchestrine, le belle ossigenate e le brune orientali (basta dar un'occhiata alle liste dei forestieri alloggiati nei singoli alberghi di lusso per accorgersi come ne arrivano da tutti i paesi del mondo) smessi i pantaloni di fatica, ristorate da buoni bagni caldi, indossano le loro *toilettes* da sera scollatissime che metton più in luce la loro pelle arrossata dal sole e dal ve[nto] e ballano ballano fino alle tre e alle quattro [del] mattino: magari per rimettersi poi in piedi al[le] nove, con una staffilata di *whisky*, perchè c'[è] quella tal gita da fare, combinata da un pe[zzo], c'è il canalone da ritentare. E son ragazze [di] puntiglio, e non vogliono, come dicon loro, f[arsi] « snobbare ».

* * *

Come doveva esser differente la vita qui u[na] cinquantina d'anni fa! A quel tempo ci doveva[no] essere ancora quei pittoreschi interni ampezz[ani] dai grandi camini fumicosi, che invano io va[do] cercando per queste casucce sulla montagna[...] donne e uomini del paese dovevano portare [con] orgoglio i loro caratteristici costumi. Oggi le [...] sette alpestri che circondano Cortina, ragg[rup]pate in villaggi e frazioni, sparsi qua e là [...] declivi, come Gilardon, Lacedel, Mortisa, C[...]na, Alverà, ecc., hanno mantenuto sì nell'este[rno] l'aspetto della loro umile vita paesana, – l[...] tetti spioventi, costruzioni mezzo in legno e m[ezzo] in muratura, lunghe baltresche e boindi fio[riti] ma le famiglie che le abitano vivono anch[e] in funzione del forestiero. Le figliole scend[ono] a fare le cameriere negli Alberghi e nelle Pens[ioni], i figli ad impiegarsi come camerieri o maest[ri di] sci o guide guadagnan ben più che a stare a [...] a coltivare il campicello di famiglia o a cond[urre] le mucche al pascolo.

OZÎ DI CORTINA: IN BOB E SUGLI SCI . . .

(*Fot. Ghedina*)

Non si deve tuttavia di-
menticare che Cortina con-
serva ancora qualcuna delle
sue industrie locali il cui
lavoro si svolge prevalente-
mente nelle case del paese.
Ancora in auge è una in-
dustria del ferro battuto,
quella del ricamo nel quale
Cortina eccelle per un cer-
to « punto d'ombra » che le
signore dicono assai caratte-
ristico e geniale. Per non par-
lare dell'industria dell'inta-
glio e delle piccole, gustose
colorate statuine di legno che
vanno per tutto il mondo.

* * *

Ma d'estate, naturalmente
cambiamento di scena. Que-
sto paesaggio che pare adesso
un quadro di Brueghel, come
sotto il colpo di una bac-
chetta magica si trasforma
a giugno in una fulgida tela
di Delleani o di Fornara.

Que peu de temps suffit
à changer toutes choses!

La neve se n'è andata, è
ricomparso il verde: sono
sparite le « piste » e ricomin-
ciano le loro funzioni i sen-
tieri fra le rocce e per le sel-
ve, riappaiono i segnavia rossi
e blu, gl'istruttori di sci si
son trasformati in guide, le
ascensioni in roccia e le di-
scese in doppia corda sono
all'ordine del giorno. Altro
paesaggio, altri piaceri, altri
discorsi, altra gente in giro.
Si riaprono i cinque campi
di tennis, le piscine si po-
polano di agili nudi, i campi
di golf brulicano di giocatori
eleganti e sulle terrazze e sot-
to gli ombrelloni si svolgono
i *bridge tourniaments*.

È un altro mondo, quan-
tunque in fondo poi, dicia-
molo, è sempre l'istesso
mondo, l'istessa umanità
eternamente inquieta che
cerca riposo e refrigerio alla
dura vita dell'anno: e cerca
nel movimento incessante
quella tranquillità che non
riesce a trovare nella solitu-
dine del proprio spirito.

CARLO LINATI

Blasone popolare è nome introdotto da Eugène Rolland nel folclore e poi con gran successo adoperato da Gaidoz e Sébillot, i due valenti direttori della *Mélusine*, nella loro celebre opera *Le Blason populaire de la France* (Paris, 1884) e volgarizzato in Italia dall'indimenticabile Giuseppe Pitré (1843-1916), il grande demopsicologo siciliano, maestro fra noi negli studî delle tradizioni popolari. Il « blasone popolare » è costituito essenzialmente dai proverbi tòpici, ammirativi, vezzeggiativi e dispregiativi, comprese quindi le cosiddette « maldicenze paesane », che purtroppo costituiscono il fondo maggiore della paremiologia tòpica: vi si aggiungono gli epiteti o nomignoli o soprannomi che si dànno volgarmente ai varî paesi e ai loro abitanti e le novellette, quasi sempre satiriche, che si raccontano sul conto loro.

Prima di procedere oltre, sento il dovere di fare una dichiarazione. In questo saggio di blasone popolare italiano ho cercato di usare la massima prudenza, e tutte le volte che ho potuto, ho evitato di fare nomi di luoghi ed ho lasciato fuori le maldicenze più scortesi. Ma qualche nome dovevo pur farlo per forza, ed io confido che i lettori dei paesi che sarò per nominare prenderanno festevolmente le allusioni che ormai non valgono se non come documento di demopsicologia o come piacevole curiosità. Certamente non mancano persone ancora molto suscettibili, ed io non consiglierei a nessuno, senza prima essersi assicurato che gl'individui a cui parla non appartengono a questa categoria, di andare a raccontare queste piccole maldicenze paesane sul posto. Gli abitanti di Verica nel Frignano non ci tengono troppo (e non hanno torto) a essere chiamati Vericani, e mi dicono che un povero predicatore, capitato lassù, che non era stato messo sull'avviso e che dal pulpito dette loro dei Vericani a tutto spiano, rischiò di non passarla tanto liscia. Si racconta pure che un tale, recatosi in barca a Cittanova, presso Pola, in compagnia di alcuni cittadini di quella terra, si lasciò imprudentemente sfuggir di bocca il malignetto proverbio (che si ripete, come vedremo, per tanti altri luoghi): « *Cittanova chi no porta no trova* ». Ma si sentì arrivare un solennissimo ceffone, accompagnato dalle parole: « *Questo no ti l'a porta, ma ti l'à trovà* ». In ogni modo, son sicuro di trovare maggiore sopportazione presso i lettori de *Le Vie d'Italia*, anche fra quelli di paesi a proposito dei quali dovessi citare frasi sgradevoli, che riferisco obiettivamente, pur deplorandole e dichiarando che questi relitti di passate generazioni non possono più offendere popolazioni oneste e laboriose, degne di ogni stima e tutte affratellate nel santo nome d'Italia.

La prudenza è tanto più necessaria in quanto, come ho già detto, il blasone popolare è costituito pressochè esclusivamente di maldicenze; e questo si capisce, essendo l'uomo naturalmente portato a dir male più che bene del suo caro prossimo. Qualche scrittore, a proposito della sovrabbondante messe di maldicenze paesane, ha rievocato il ricordo dei vecchi odî fra comune e comune, dello straniero che, per meglio dominarci, cercava di tenerci disuniti fomentando queste discordie; ed ha rammentato i versi del Manzoni:

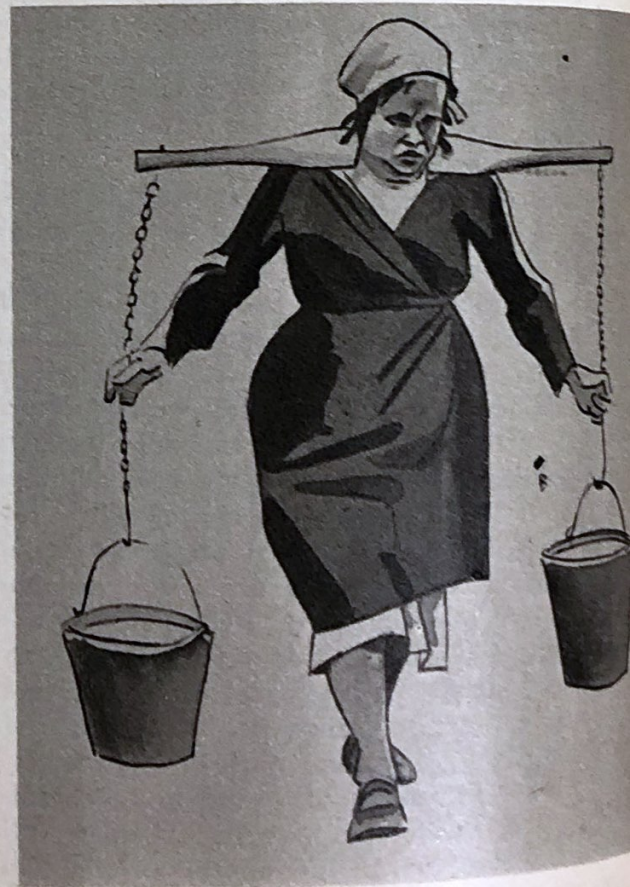
> Là pendenti dal labbro materno
> Vedi i figli che imparano intenti
> A distinguer con nomi di scherno
> Quei che andranno ad uccidere un dì.

Bei versi, non lo nego, ma non bisogna poi esagerare nè prendere le cose troppo sul tragico.

NON AVETE CHE A DIRIGERVI AI VICINI, AGLI AMICI, AI PARENTI ...

Non c'è paese al mondo dove queste ingiurie, queste beffe non siano comunissime. Al più si potrà dire che in Italia sono più abbondanti che altrove, affermazione molto discutibile ma che in ogni modo troverebbe piena spiegazione nel particolarismo, vivissimo in Italia per tradizione storica, e nel nostro spirito latino, arguto ma caustico. Queste ingiurie sono antichissime: ce ne fa testimonianza anche Tacito, ricordando negli *Annali* gli scherni che gli abitanti di Nocera e quelli di Pompei si scambiavano, testimonianza raccolta dal Prof. Bruno Migliorini in una dotta comunicazione (« Spunti di motteggio popolare. I soprannomi etnici e locali ») che egli lesse al Primo Congresso Nazionale delle Tradizioni Popolari tenuto a Firenze nel maggio 1929. Il fenomeno, del resto, si ripete ogni giorno sotto gli occhi nostri. Se volete sentire tutto il male possibile di una persona o di una famiglia, non avete che a dirigervi ai vicini, agli amici, ai parenti anche, interrogandoli con abilità... e spesso, soprattutto in certi ambienti, l'abilità è superflua. E vi vorreste meravigliare se talora i sarcasmi passano la pelle e pungono nel vivo? Ma se siamo fratelli! O non lo sapete il proverbio « *Fratelli coltelli* »? E qualche volta, bisogna confessarlo, queste beffe levano il pelo. « *Quij de Valera* (ossia Valera Fratta, in prov. di Milano) *moeuren tucc in galera* », dicono nella vicina S. Angelo Lodigiano: ma a Valera ribattono la stessa accusa per quei di S. Angelo e aggiungono, come prova inconfutabile, che a S. Angelo non c'è nemmeno il camposanto, il quale, infatti, sarebbe inutile per un paese dove tutti muoiono in un penitenziario. Tuttavia aggiungeremo che, nel maggior numero dei casi, si tratta di frasi scherzose che si ripetono per abitudine, spesso senza malizia e solo per trarne motivo d'ilarità. È vero che talvolta, da una parola in un'altra, gli animi si riscaldano, specie dopo qualche bicchiere di più, e la cosa finisce male; ma una rissa può nascere anche dopo un'innocente partita di bocce. Il fatto è che questi scherzi, oggi specialmente, non sono mai ripetuti con mal animo, nè con vero spirito di odio. Un solo caso conosco in cui un paese augura male ad un altro. A Baschi, nell'Umbria, i contadini quando vedono nubi foriere di grandine, recitano questo scongiuro: « *San Lungino benedetto, fa' che piove senza lampe senza tone, senza un sacco di gragnola, a Castiglione sine, a Baschi none* ».

E non cesserà mai questo brutto vezzo? Lasciamo ancora la parola al Manzoni, il quale, a Renzo che fa la stessa domanda a proposito del nomignolo di *baggiani*, col quale i Bergamaschi chiamavano i Milanesi, fa rispondere dal cugino Bortolo: « Col tempo può essere; i ragazzi che vengono su; ma gli uomini fatti, non c'è rimedio: hanno preso quel vizio; non lo smettono più ».

Resta, dunque, inteso che in qualunque raccolta blasonistica il male che si dice dei varî paesi sarà sempre maggiore del bene, anche per la semplice ragione che il male è tutto quello che di un paese e dei suoi abitanti si dice nei paesi vicini, e il bene, in generale, è ciò che dicono di sè stessi gli abitanti medesimi. Sarà doloroso constatarsi, sarà cinico, ma è vero. O chi crederebbe che dica: « *Milan e poeu pù?* » oppure: « *De Milan ghe n'è domà vun?* ». V'immaginate forse che siano

X DALLE BELLE CAMPANE, GLI UOMINI BRUTTI E LE DONNE BEFANE

i Bergamaschi o, putacaso, i Romagnoli? Ma sono bene i Milanesi stessi. Qualche rarissima volta che una frase ammirativa all'indirizzo di un paese corre sulle bocche altrui, bisogna dire che si tratti di fatti che ormai si sono imposti all'opinione universale, per esempio: « *Roma ogni pazzo doma* », « *Vedi Napoli e poi mori* ». Tuttavia la cosa non procede sempre liscia, senza contrasti o riserve. Anche nel secondo degli esempî ricordati si è bensì inteso di rendere un giusto omaggio alla bellezza incomparabile di quella città, del suo mare, del suo cielo; ma gli Italiani, quasi pentendosi di aver detto troppo con quella frase di ammirazione incondizionata, cominciarono a far delle riserve per altri paesi (Venezia, Palermo, ecc.), e finalmente vollero cavillarci sopra e inventarono la sciocca spiegazione che si trattava di un giuoco di parole col nome di un noto paese del Trentino, che si chiama appunto Mori. E la reazione appare giustificata in quei casi non rari in cui l'ammirazione per il natìo loco passa ogni misura: come, per esempio, a Fondra, piccolo e povero villaggio alpestre nell'alta Valbrembana, ma in splendida posizione (è a 700 m., ha appena 100 abitanti ed è frazione del comune di Isola di Fondra) dicono tranquillamente: « *Se Roma l'è bela, Fondra l'è sò sorela* ». Altrove si dice: « *Roma caput mundi et Budrius secundi* », ma questa, veramente, è piuttosto una canzonatura che non si ode a Budrio, ma nei paesi vicini. Anche Sora, in piena Ciociaria, prima del terribile terremoto del 1915 si lasciava chiamare la *piccola Roma*. Un altro aspetto del medesimo sentimento si può trovare in chi supervaluta, fino al ridicolo, l'importanza del proprio paese: ne sarebbe un esempio tipico, se fosse vero, quel che si racconta di Campli, nell'Abruzzo teramano, dove allo scoppio della guerra franco-prussiana il Consiglio Comunale, con voto unanime, avrebbe deliberato la propria neutralità.

EVVIVA X . . . CITTÀ DELLE BELLE DONNE . . .

Ci sono poi dei proverbi che si ripetono per molti paesi, mutando soltanto il nome o i nomi: sono *clichés* paremiografici, che non hanno quasi più nessuna significazione specifica:

« X... senza conforto, o piove o tira vento o sona a morto ». – Il più noto esempio è quello di Monte S. Savino, in prov. di Arezzo; ma si dice anche di Livorno, di Tivoli (ove si fa una lieve variante, *Tivoli di mal conforto* ecc.), di Monreale, di Partanna, di Termini Imerese. Lo dicono anche di Serravalle (che oggi, insieme con Ceneda, forma il comune di Vittorio Veneto): « Seraval senza conforto, o che piova o che sventa, o che sona da morto ». Ma a Serravalle pare che il vento soffi davvero, poichè dicono anche, con un grazioso gioco di parole: « Perda chi vol chè Seraval l'a vènt » e lo dicono pure, con qualche variante, per Taranto:

Tira vento,
Paese morto,
Cade neve,
O passa un morto.

« X... dalle belle campane, gli uomini brutti e le donne befane » – lezione cortese e pulita, ma il popolo veramente dice in altro modo sia per le donne sia per gli uomini.

« X... è bella città, si mangia, si beve, allegri si sta ». – È il canto dei coscritti. Gli studenti ne hanno fatto una strofetta goliardica:

Evviva X...
Città delle belle donne!
Noi siamo le colonne
Dell'università.

« Chi passa da X... e non inciampa può andare sicuro sino in Francia ».

« Quando X... vuol fermare, tutta la Y... fa tremare ». – « Quando Fermo, vuol fermare, tutta la Marca fa tremare ». Ma si dice pure: « Quando Broglio comincia a brogliare anche i monti li fa tremare », o in altra forma: « Quando Brolio vuol broliare tutta Siena fa tremare » ed è dettato antichissimo in cui si allude a Brolio nel Chianti, forte castello dei Ricasoli, oggi più celebre per i suoi fasti enologici.

« A X... chi non ne porta non ne trova (o non mangia) ». – Si dice di un gran numero di paesi: Ovedasso nel Friuli, Cittanova nell'Istria (su di che ho già narrato una lepida storiella), Offagna e S. M. Nuova nelle Marche, Gangi in Sicilia ecc. Lo dicono anche di Lucca: « A Lucca chi 'un ci porta, 'un ci pilucca » ma forse con tutt'altro significato.

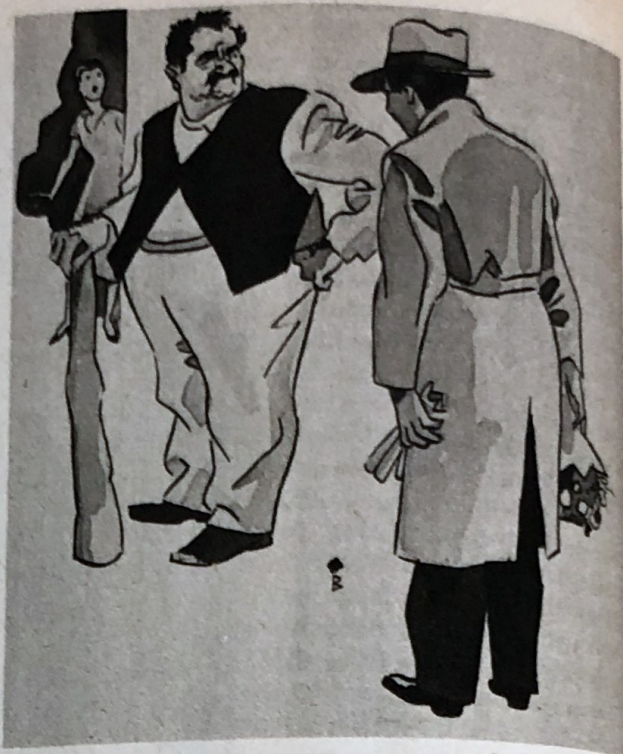
« Se X... avesse il porto (o il mare), Y... sarebbe un orto (*o* morto) ». – Esempio tipico per Foggia: « Se Fogge tenesse u puorte, Napule saria muorte » e naturalmente moltissimi altri paesi fanno un simile rimpianto orgoglioso; persino a Notaresco, modesto paese dell'Abruzzo teramano, si dice che se Notaresco avesse il porto, Napoli e Roma sarebbero morte! Curioso il caso di Bergamo che pensa che sarebbe più bello di Milano se fosse in pianura: al contrario di quel che penseremmo noi, che ammiriamo Bergamo per la bellezza della sua posizione (parlo, si capisce,

della vecchia Bergamo, la Bergamo *alta*), per l'incantevole panorama dai Torni, e troviamo Milano piatta e monotona.

« Chi vuol provare le pene dell'inferno, vada a X... d'està, a Y... d'inverno ». – Di solito si dice per paesi non tanto vicini: « Chi vol provar le pene de l'inferno vada a Asolo l'istà e a Pischera l'inverno »; oppure: « Chi vo' provà le pene dell'inferno, l'estate a Jesi, a Cingoli l'inverno »: ma talora si applica a località vicinissime, come il seguente: « Se vuoi provare le pene dell'inferno, a Focchia d'estate e a Pascoso (o a Barbamento) d'inverno »; e i tre paesi nominati sono tre villaggi della Lucchesia.

Non considero appartenenti al blasone popolare quei dettati in cui il nome di un luogo compare senza significato specifico, come moltissimi di quelli che nominano Roma: « *Tutte le strade portano a Roma* », « *Domandando si va a Roma* », proverbio che in tale forma è comune a tutti i dialetti, a tutte le lingue di Europa: soltanto in Basilicata si dice: « *Ci i tene lenga vai 'n Zardegna* ». E tanto meno quelli dove un nome è cacciato soltanto per la rima (« Da Montelupo si vede Capraia, Iddio li fa e poi li appaia »; « Mi son de Rovigo e dei affari dei altri no me ne intrigo »); o per semplice bisticcio (*mandare qualcuno a Legnano o a Busseto, andare a Corneto*); nè i giuochi di parole sui nomi di Lodi e Piacenza e quelli scurrili su alcune felici terre del Lario.

Rientrano invece nel blasone popolare, ne costituiscono anzi una delle parti più caratteristiche e curiose e certo la più gaia anche per i profani, le cosiddette *Storie di Cretinopoli*. *Cretinopoli*, nel

... VADA A X... D'ESTÀ, A Y... D'INVERNO...

« MANDARE QUALCUNO A LEGNANO » O « A BUSSETO

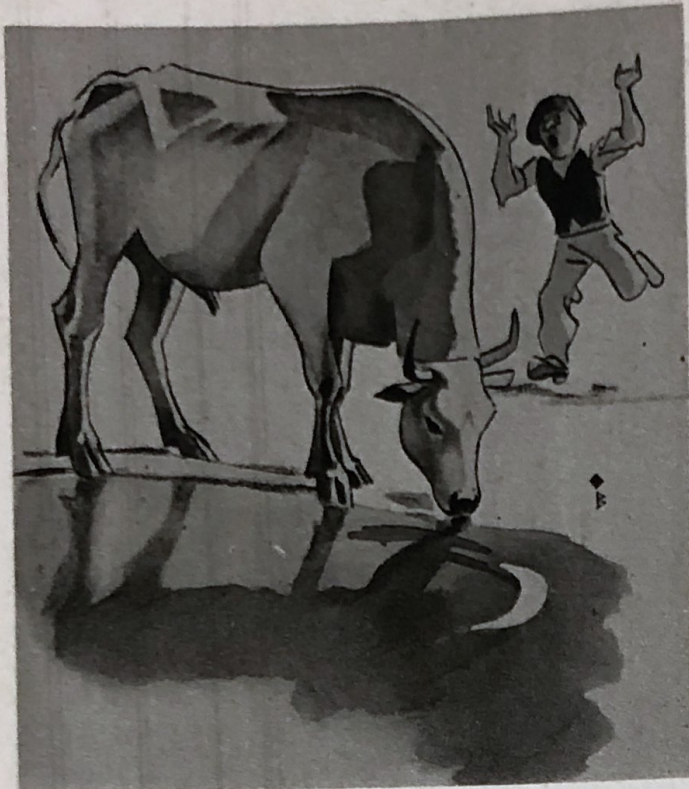
gergo folcloristico italiano, corrisponde alla *Calinopolis* dei Francesi, alla *Schildburg* dei Tedeschi ed è il paese che a torto o a ragione, più spesso a torto che a ragione, è fatto bersaglio alle beffe e alle maldicenze dei paesi vicini e al quale perciò si affibbiano un'infinità di storielle buffe che dovrebbero documentare la semplicità e la sciocchezza dei disgraziati abitanti. Su queste storielle, che sono poi antichissime e comuni in generale a tutti i paesi, osservano giustamente Gaidoz e Sébillot: « On a retrouvé ces joyeusetés dans toute l'Europe et aussi en Asie; on les retrouverait ailleurs encore en prenant la peine de les chercher. Si Saint-Maxent est célèbre en Poitou, il ne l'est pas plus que Gotham en Angleterre, que Domnau en Prusse, que Sivri-Hissar en Turquie, que Chelbun en Syrie. Toutes ces histoires ont amusé bien de générations, et on les lit déjà dans des recueils des facéties des XV et XVI siècles. Les auteurs de ce livre les avaient eux-mêmes empruntés aux récits de la gaiété populaire, et nous croyons volontiers que quand les Grecs se moquaient de la naïveté des habitants d'Abdère ou de la simplicité des provinciaux d'Arcadie, ils racontaient sur eux quelqu' un de ces *bêtisiana* qui pour être vieux et usés n'en font pas moins rîre » (Gaidoz-Sébillot, *Blason pop. de la France*, préface, pag. VI).

In Italia, fra i paesi fatti bersaglio delle beffe e della maldicenza dei luoghi vicini, sono ormai celebri, oltre Cuneo che merita un discorso a parte, molti comunelli della valle d'Aosta, Bergamo, i comuni della Valgreghentina, Zago (fraz. di Grezzana) nel Veronese, Lucca, Montelovesco in Umbria, Anzi in Basilicata, e soprattutto Sorso in Sardegna, la cui fama, in grazia di queste satire,

si è diffusa anche nel continente. Ma Sorso è più specialmente la vittima della provincia di Sassari, come Lodè della provincia di Nuoro; nella Calabria di mezzo, il paese contro cui si appuntano gli strali dei vicini è Curinga; e in quel di Gerace Calabro è Agnana e nel Salernitano è Tegiano. Qualche volta qualcuno di questi paesi bersagliati si prende la rivincita, cercando una sottovittima. La Lombardia sbeffeggia Bergamo e Bergamo si vendica su Sangra, Tegiano su Monte S. Giacomo e così di seguito. Ho ricordato qui sopra Lucca, ma per questa città occorre una riserva speciale. La industriosità dei Lucchesi nella magnifica coltivazione intensiva della terra, l'essere stati fra i primi a riconoscere la utilità dell'ingrasso per il quale utilizzavano il bottino che altrove si sperperava, meritò loro di essere fatti segno, anzichè alle lodi alle quali avrebbero avuto diritto, a una infinità di storielle scatologiche, delle quali, per rispetto ai lettori, non posso riportarne nemmeno una.

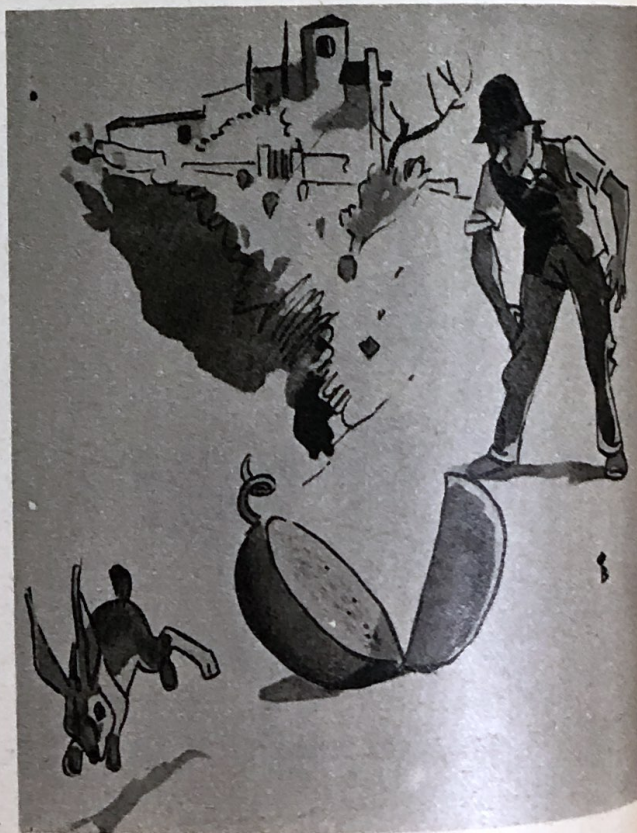
Non s'immagini che queste facezie siano permeate di sale attico o di sottile arguzia, tutt'altro; esse sono tutte di uno spirito semplice ed ingenuo, come tutte le creazioni di questo grande fanciullone che è il popolo. Una delle facezie più comuni di Cretinopoli è quella dei paesani che mandano a comprare il *giudizio*, ed ha forme diversissime. Il fondo comune è che i poveri abitanti del paese schernito, stanchi di essere oggetto delle beffe altrui, pensano di mandare a comprare alla città vicina o ad altro paese, che ne sanno ben fornito, quel che loro manca, cioè il giudizio. Secondo altri, lo spirito o il *sentimento*. Lo trovano facilmente da comprare ma a caro prezzo; e chi lo vende consegna una scatolina con la raccomandazione di non aprirla se non a casa. I contadini impazienti l'aprono per strada e ne scappa via un topo o una farfalla o uno sciame di api, ma in molti paesi dicono una lucertola che si rifugia in una casa vicina, che i contadini vorrebbero demolire: interrogati perchè, rispondono perchè hanno perso il *giudizio*. Molto diffusa è anche quella della chiesa troppo stretta, novellina anche troppo nota in Lombardia perchè tutti la ripetono affibbiandola a quella brava gente della industre città di Busto Arsizio: ma in Italia la si ripete per molti altri paesi dal Cadore e dalla Valtellina a tutta la Venezia. Meno diffusa è quella dei contadini che vogliono fabbricare una chiesa e per suggerimento del solito burlone decidono di farla dove si poserà un moscone. Questo si posa sulla barba di un vecchio « *e alora, tuti quei del paese i volea fabricar la ciesa sora la barba del vecio* ». E di molti paesi si dice che per fare invidia ai villaggi vicini, dànno di notte l'ingrasso al campanile perchè cresca; o che fasciano all'inverno il campanile perchè non soffra per il gelo. E se alle spese della costruzione del campanile non hanno voluto concorrere i paesi vicini, affinchè non sentano il suono delle campane al quale non hanno diritto (altri dicono il suono dell'orologio che batte le ore), fanno un'alta siepe perchè il suono non passi. Particolarmente ingenui erano quelli che seminavano aghi per far nascere pali di ferro (e a Cerro, nell'alta Valpantena, si addita ancora un campo dove sarebbe avvenuta questa fantastica seminagione); o seminavano grani di pepe levati dal salame, perchè nascessero i salami interi; o piantavano le sardelle perchè nascessero le aringhe; o, dopo una lunga siccità, sradicavano gli alberi di un bosco per portarli a rinfrescare alla sorgente. Erano

I CONTADINI IMPAZIENTI L'APRONO... E NE SCAPPA VIA UN TOPO...

QUESTO – IL MOSCONE – SI POSA SULLA BARBA DI UN VECCHIO...

... MENTRE PESCAVANO LA LUNA, VENNE UN BOVE ...

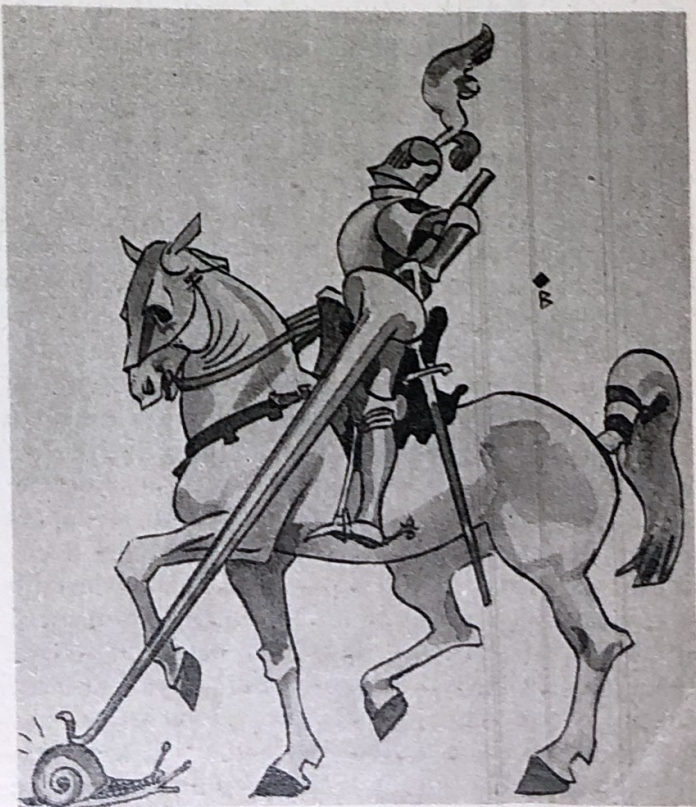
probabilmente gli stessi che, andati a lavarsi i piedi in una tina, restarono allibiti vedendo che avevano messo i piedi tutti insieme e nessuno sapeva riconoscere i proprî. Altrove invece la confusione dei piedi segue perchè hanno passato la notte in montagna dormendo tutti stretti per ripararsi dal freddo e mettendo i piedi sulle ceneri ancora calde. Naturalmente devono ricorrere al solito furbo, che non manca mai in queste novellette, e che, fattosi prima pagare profumatamente, prende un bastone, e giù botte da orbi, e quelli urlando tirano a sè i piedi ma restano, in fondo, contenti di averli ritrovati. Oppure erano quelli che, vedendo la luna nel pozzo o nel tino o nel torrente, vogliono pescarla con le reti o con un lenzuolo (ma non furono i Bergamaschi, i quali credevano che la luna fosse dei Bresciani e fecero una spedizione per rubarla?). Però, mentre pescavano la luna, venne un bove o un asino a bere, e poichè intanto la luna si nasconde dietro le nuvole, credono che l'animale l'abbia bevuta, per cui lo uccidono e gli frugano invano nello stomaco e nelle budella, senza ritrovarla...

Altre volte avviene che queste facezie, invece di attribuirsi a un'intera popolazione, si assegnano a un individuo solo, ma indeterminato; in fondo, però, la cosa è la stessa, poichè in questo cittadino ignoto, che può essere Tizio come Caio, è raffigurata la popolazione intera. È questo ignoto Tizio che, per ricordare una fra le più note di queste storielle, essendo ancora ragazzo, fu mandato a comperare lasagne o maccheroni, e per non dimenticare la parola, andava ripetendola di continuo, finchè, giunto presso un fosso, si ferma a giocare e non ricorda più che cosa doveva comprare: cerca, piangendo, nel fosso la parola perduta, e lo aiutano dei viandanti di passaggio che credono che egli abbia veramente perduto qualcosa, ma nulla trovano: soltanto uno di essi gli osserva che i vestiti tutti bagnati sono diventati come maccheroni o come lasagne, e il ragazzo, senza cercare altro, tutto contento fugge via ripetendo la parola ritrovata. Forse fu lui stesso che, divenuto grande, andò a comprare la *semenza dei cavalli*, portandosi a casa una zucca comprata a caro prezzo, dalla quale dopo pochi mesi sarebbe uscito un bellissimo puledro; ma la zucca per strada cade e si rompe. Per l'appunto là presso era appiattato in una siepe un coniglio, che, spaventato, fugge come il vento, e il povero babbeo crede che quello sia il puledrino atteso, e resta dolente pensando che, se correva tanto essendo così piccolo, chissà come avrebbe corso quando fosse cresciuto. Della stessa famiglia erano certamente, sia quel padrone che fa scavare una buca nel giardino e ordina che la si faccia più grande per contenere anche la terra dello scavo (ma non era costui il famoso Conte Sanvitale di Cuneo?), come quel contadino di un paese dove una volta mietevano il grano con la lèsina, e quando videro mietere con la falce, la comprarono subito con un gruzzolo di marenghi d'oro; e il contadino, che era di coloro che più l'adoperavano, per portarla a casa alla sera se la mette attraverso il collo: arrivato, dice al compagno che gliela levi e questi la tira forte per il manico e gli taglia la testa.

E la serie non avrebbe più fine. C'è la massaia che vuol prendere del sale dall'orciuolo di creta, ma se può introdurre facilmente la mano aperta, quando ha chiuso il pugno tenendo il sale, la mano non esce più: disperata, chiede aiuto e non sanno darglielo che rompendo l'orciuolo. C'è la graziosa fanciulla che compra qualcosa da un merciaiolo ambulante, il quale si fa pagare in

... MA LA ZUCCA PER STRADA CADE E SI ROMPE ...

...DA UN MERCIAIOLO AMBULANTE, IL QUALE SI FA PAGARE IN BACI...

baci: il fidanzato (o il marito) disapprova il contratto e manda la donna a riportare l'oggetto mal comprato e a farsi restituire i baci. Uno sciocco, cui è detto che, se vuol fare all'amore con una ragazza, bisogna cominciare a buttarle delle occhiate, leva gli occhi al vitello o ai montoni del gregge, e li getta addosso alla fanciulla. E questa facezia antichissima – le più goffe sono appunto le più antiche – è comune a tutte le letterature europee e si trova già fra le *Facezie* del Bebelio. E finalmente, tralasciandone cento altre, chè la filastrocca è ormai soverchiamente lunga, non dirò che degli sposi balordi, ai quali per la prima notte di matrimonio si preparano burle diverse: o si levano dalla camera nuziale tutti i mobili tranne il letto e lo sposo resta tutta la notte alzato a girare per la camera col lume in mano, non sapendo dove posarlo; oppure si fa trovare il letto altissimo e gli sposi fanno giorno prendendo la rincorsa dal fondo della camera, senza riuscire a saltare sul giaciglio. Tralascio pure un grosso gruppo di facezie relative ad animali, facendo eccezione solo per due, d'importanza capitale. La prima è la famosa novella del combattimento del Lombardo con la lumaca, novella di cui il compianto Francesco Novati indagò dottamente le origini e le trasformazioni e che fu per tutto il Medioevo popolare specialmente fra i buoni amici francesi come satira della pretesa pusillanimità degli Italiani. Presso i nostri cari vicini si foggiò la leggenda burlesca del duello sostenuto da un Lombardo, armato di tutto punto, contro una chiocciola, il terribile mostro che con le corna protese, con la corazza da cui era protetto, pareva lo sfidasse alla pugna. Da Odofredo, il grande giureconsulto dello Studio Bolognese, sappiamo che a' suoi tempi, verso il 1230, gli scolari francesi solevano, per ingiuriare un italiano, dipingere sui muri una lumaca; e ancora ai primi del sec. XIV Giovanni Villani scriveva nelle *Istorie Fiorentine*: «È da notare una favola che si dice e dipigne in Francia per dispetto degli Italiani. E' dicono ch'e' Lombardi hanno paura della limaccia, cioè la lumaca». La seconda è la beffa dell'animale carcerato. Un animale – più di frequente un uccello – commette un malefizio. È preso e condotto dinanzi al giudice, il quale ride della semplicità dei buoni villani, ma cede al loro desiderio e fa portare l'animale in prigione, dove è chiuso a grandi catenacci: ma la finestra della prigione è aperta e l'animale fugge. E qui la memoria corre alla famosa *cuccumeggia*, ossia la civetta dei Lucchesi, che ebbe uguale sorte. Altrove la storia finisce più tragicamente e il povero animale è veramente giustiziato, ma sempre in forma ridicola: a Cava dei Tirreni un asino deve essere gonfiato dalla parte posteriore fin che scoppi; a Sperlinga un gatto è messo in croce. Ma del resto la novelletta è novelletta fino a un certo punto, poichè l'avv. Carlo D'Addosio, dotto magistrato, nelle sue *Bestie delinquenti* (Napoli, Pierro, 1892) fa la enumerazione di ben 145 processi contro bestie, per reati diversi, dall'anno 824 sino alla metà dello scorso secolo, svoltisi quasi tutti in Francia, qualcuno in Svizzera e in Piemonte.

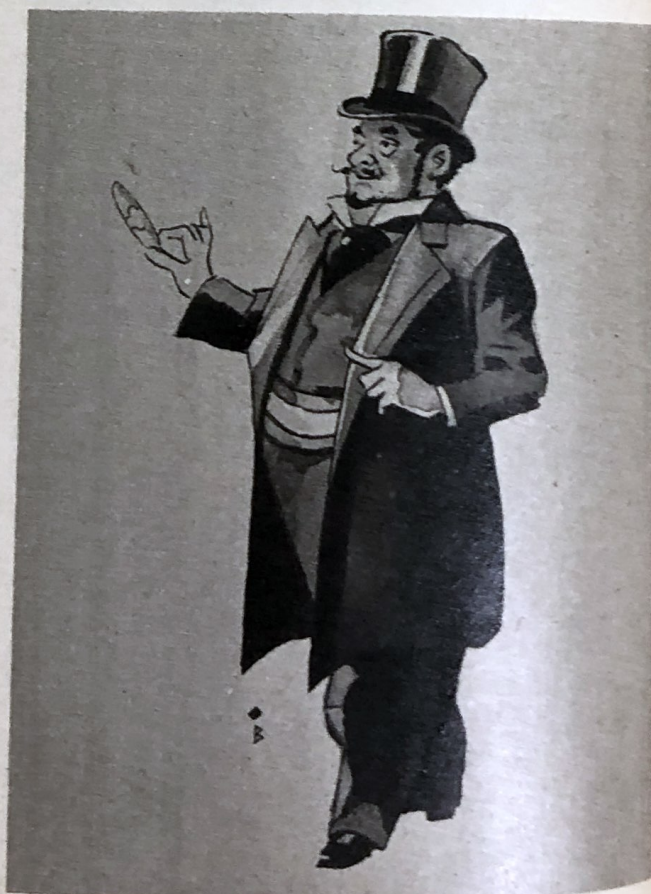
Non c'è bisogno di far rilevare il sapore tutto rusticano di queste novellette, ed infatti esse, oltre ad essere antichissime, sono note e divulgate specialmente nei comuni rurali. Ma ciò non vuol dire che anche la città non abbia le sue, e allora ci si affaccia l'allegro ricordo delle storielle che si narrano sulla forte e operosa Cuneo, sulle quali è bene fermarci un poco. Un autorevole cittadino cuneese, il venerando senatore avv. Tancredi Galimberti, mi scriveva tempo fa espri-

...UN LOMBARDO, ARMATO DI TUTTO PUNTO CONTRO UNA CHIOCCIOLA...

. . . ACCETTA, MA VUOLE AVERE L'INGRESSO GRATIS AL TEATRO . . .

mendo l'opinione che queste leggende trovino origine nelle condizioni disagiatissime della città e nelle lunghe e vivissime contestazioni con Mondovì e il suo clero per la sede del vescovado e con Torino e Fossano per l'importanza storica della piazza, illustrata da tante pagine di eroismo. Aggiungeva avergli una volta detto il compianto re Umberto ch'egli riteneva che fossero stati i Cuneesi stessi a divulgare queste leggende, allo scopo appunto d'ingannare gli altri facendosi credere l'opposto di quello che erano. Lasciamo da parte quest'ultima spiegazione, che probabilmente fu una facezia del *Re buono*, e ammettendo pure che le condizioni della città abbiano dato origine a qualcuna di quelle storielle, io farei tutte le mie riserve sulle origini storiche delle altre. Chi consideri in blocco queste novellette, fermandosi su quelle peculiari di Cuneo ed astraendo da quelle del solito patrimonio comune di Cretinopoli che gli sfaccendati hanno affibbiato alla forte città (*on prête aux riches*), capisce che sono di fattura molto recente: sentono troppo di scrivania burocratica ed io, con altri, riterrei probabile che siano state inventate e messe in giro da giovani Torinesi, traslocati per dovere d'ufficio nella piccola città, che non offriva loro gli agi e le distrazioni della capitale. Le più argute e le più caratteristiche prendono in giro proprio il sindaco e il consiglio comunale. Quindi, ecco il bando del sindaco, il quale avverte che sarà fatta la ispezione ai negozi di generi alimentari e tutti i generi trovati avariati saranno sequestrati e distribuiti agli istituti di beneficenza. Ecco la famosa iscrizione: « Questo teatro fu costruito qui in Cuneo l'anno tale ». Altra volta, in Consiglio comunale, per raddoppiare il gettito del dazio consumo, un consigliere propone di raddoppiare il numero delle porte della città, e altro consigliere osserva che le strade di Cuneo sono fatte male, dovrebbero essere più larghe e più corte. E la banda municipale, chiamata a sonare nel teatro di un paese vicino per un compenso modesto, accetta ma vuole però avere l'ingresso gratis al teatro. Ma il gruppo più ameno e che tradisce l'origine recente e artificiosa di queste storielle, è di quelle che ricordano una visita del Re. Vengono prima le famose parole del sindaco al Sovrano: « Questo sigaro, Maestà (o « Questa stretta di mano ») è il più bel giorno della mia vita »: ma ormai si sa che di questa freddura rivendicò la paternità il povero *Yorick* della *Nazione*. E poi la risposta al Sovrano, che lodava il vino offertogli ad un banchetto: « Ne abbiamo, Maestà, del molto migliore, che serbiamo per le grandi occasioni »; e le lenzuola cambiategli in letto ogni due ore, e tante altre sciocchelrie sulle quali non è il caso di intrattenerci più a lungo.

E non si creda che da queste lepidezze beffarde si salvino nemmeno paesi che nessuno penserebbe di assegnare alla Beozia folcloristica. I Veneziani, per esempio, hanno sempre goduta meritata fama di uomini accorti e di ingegno sottile, più facili a prendere in giro gli altri che ad essere presi in giro. Eppure la satira popolare fin quasi ai giorni nostri dette loro il soprannome di *Ranocchi*, perchè vivono nelle paludi; ma era beffa piuttosto letteraria che popolare: un epigramma latino del '600 così li apostrofava:

> O Veneti, Veneti, ranae per prata saltantes,

e anche il Goethe, nel secondo suo viaggio in Italia (1790), sfogava il suo malumore contro

« QUESTO SIGARO, MAESTÀ, È IL PIÙ BEL GIORNO DELLA MIA VITA . . .

«CAPORAL, STO CAVAL QUA L'Ò TERMINÀ ...

la Regina della Laguna con altro epigramma che finisce:

> Hier ist Venedig: du kennst nur auch den Pfuhl
> [und den Frosch.

Ma questo soprannome fu presto dimenticato, e allora la satira popolare cercò e seppe trovare il vero punto debole, cioè la poca pratica che i Veneziani avevano di cavalli. Su questo faceto argomento mi fermerò brevemente, ponendo così termine a questa lunga cicalata. Già l'Aretino in una sua commedia, la *Talanta*, descriveva con rara abilità e verismo perfetto le incertezze e le paure di un Messer Vérgolo veneziano, che non sa montare a cavallo e si fa insegnare. Nelle *Facezie* del Poggio Fiorentino si narra di un Veneziano che, sceso col suo cavallo in un albergo in cui erano molti altri con i loro cavalli, alla mattina dopo aspettò che tutti gli altri fossero montati, per prendere il cavallo che restava, perchè non riusciva a riconoscere il suo; e di un altro che, essendo a cavallo, portava gli speroni in tasca, e poichè il cavallo camminava lentamente, gli batteva spesso nei fianchi con i talloni: «Ah! non ti muovi?» gli diceva, «se tu sapessi che cosa ho in tasca, tu cambieresti il passo». Altre due sono fra le *Lepidezze di spiriti bizzarri* del Dati. Un Veneziano, arrivando alla Posta, chiede al vetturino un cavallo lungo, dovendoci montare in sei: e un altro, che non era mai uscito di Venezia, fu istruito a non essere mai il primo a far qualche cosa; ed essendo stato preso in groppa da altro cavaliere, giunto alla mèta si rifiutò di scendere per il primo, cosicchè l'altro, che era in sella, scendendo, gli dette una solenne stivalata nel muso. E ancora due, evidentemente di più recente fattura, che sono raccolte dal Balladoro nel *Folklore veronese*. Un coscritto veneziano, entrato in cavalleria, il primo giorno che montava a cavallo, ad ogni scossa della bestia che andava al trotto, arretrava sulla groppa del cavallo, e vedendo che le orecchie della bestia si allontanavano sempre più da lui, esclamava: «*Varda, varda, come se slunga el me caval*», e un altro, cui capitava lo stesso caso, si volse al caporale dicendogli: «*Caporal, sto caval qua l'ò terminà, bisogna ch'el me ne daga n'altro*».

E adesso è proprio ora di far punto.

GIUSEPPE FUMAGALLI

(Disegni di Piero Bernardini)

... CHIEDE AL VETTURINO UN CAVALLO LUNGO, DOVENDOCI MONTARE IN SEI ...

... I PRATI DELLA PERIFERIA CITTADINA PIÙ FREQUENTATI DA QUEI FOLTI NUGOLI DI RAGAZZI ... (Fot. U. Maggio

UNA SCUOLA PER I CALCIATORI

È innegabile che il gioco del calcio da parecchi anni ha conquistato le folle. Sui campi dalle poche diecine di spettatori che si potevano annoverare ai primordi di questo *sport*, si è passati alle migliaia e alle diecine di migliaia, come è facile constatare non solo nei grandi incontri internazionali, ma anche nelle più importanti e significative partite di Campionato.

Si è così venuta costituendo una impalcatura economica non indifferente: di solito, i bilanci delle maggiori società calcistiche in un anno superano il milione; gl'incassi delle singole partite non è raro il caso che raggiungano le centinaia di migliaia di lire. La passione sportiva delle folle ha creato vere celebrità fra i giocatori. Naturale, quindi, che essi vengano bene retribuiti.

Molti fra i giocatori – e precisamente quelli che più riescono a distinguersi – pur non potendo vantare i favolosi guadagni che la fantasia popolare loro attribuisce, hanno stipendi più che ragguardevoli, che non sarebbero riusciti a raggiungere, in età spesso giovanissima, se avesser intrapreso una qualunque altra carriera delle so lite che si aprono ai giovani, magari dopo u lungo *curriculum* di studî.

Essendo, dunque, quella del calciatore, una oc cupazione (non diciamo professione) bene retri buita, è naturale che molti e molti dei giovan d'oggi aspirino a intraprendere questa carriera nella speranza, quasi sempre delusa, di pote giungere alla notorietà degli Orsi, dei Meazza dei Borel, dei Bernardini e di altri fra i pi noti e i più valenti.

È evidente, quindi, che nel bilancio di un società calcistica la parte più importante del ca pitale sociale è precisamente rappresentata da giocatori. Ciò è chiaramente dimostrato dal fatt che i migliori calciatori, alla fine di ogni stagion di gare, vengono contesi a colpi di biglietti d mille. Nella nostra storia calcistica sono classici casi di alcuni giocatori che hanno cambiato d maglia dando vita a movimenti di capitali che hanno persino raggiunto il quarto di milione. Al giocatore, però, non spetta la totalità della cifra, ma solo una percentuale; la maggior parte è incassata dalla società che fa la cessione.

È appunto in occasione dei trasferimenti di fine campionato che le società, le quali hanno chiuso l'annata con le maggiori passività, trovano il modo di rabberciare i loro bilanci, quando non possono contare su mecenati disposti ad assumere essi stessi l'onere di coprire i *deficit*. Poter contare, quindi, su buoni calciatori, bene quotati

... FERRI DEL MESTIERE PER I FUTURI CALCIATORI ... (Fot. U. Maggioli)

nella... Borsa dei valori nazionali, è non soltanto una risorsa tecnica, ma altresì un notevole vantaggio finanziario.

* * *

Sino a poco tempo fa il compito di rinsanguare i ranghi delle massime squadre calcistiche dei più grandi centri era normalmente assunto da quelle società di provincia, le quali cercavano appunto, quasi sempre con successo, di formare nuovi giovani giocatori, da cedere alle squadre maggiori al momento opportuno, con notevole vantaggio di pecunia.

Le grandi società hanno, però, compreso che non sarebbe sempre stato comodo e vantaggioso acquistare ad un certo momento il campione bell'e fatto da offrire all'ammirazione dei proprî pubblici, ma hanno anche capito che sarebbe valsa la pena di tentare esse stesse l'allevamento in grande stile. Ed ecco, quindi, sorgere, in seno a qualcuna delle più rinomate società calcistiche, vere e proprie incubatrici di calciatori. Una di queste società, tra le più famose, ha ingaggiato un notissimo specialista in materia – che ha già saputo creare più d'un valentissimo giocatore – e gli ha dato modo di impiantare una scuola, modernamente organizzata e attrezzata.

Si procede con un sistema vero e proprio di reclutamento. Prima di tutto vengono sguinzagliati osservatori sui prati della periferia cittadina più frequentati da quei folti nugoli di ragazzi che si divertono a rincorrere un vecchio pallone, o magari un qualunque informe ammasso di stracci legati insieme. All'occhio dello specialista non sfugge il minimo particolare che possa fare arguire le future possibilità di questi calciatori «in pectore»: il modo di correre, di calciare la palla, di evitare l'ostacolo di un avversario, ecc. Gli elementi che dànno maggiore affidamento vengono avvicinati ed invitati a partecipare a qualche prova sperimentale sul campo di gioco della società... reclutatrice. Attraverso prove e collaudi successivi, il maestro riesce a convincersi delle possibilità dei suoi allievi, e se queste risultano notevoli, i candidati vengono senz'altro assunti da questa scuola di nuovissimo genere.

Si comprende come il funzionamento di una scuola simile abbisogni di una completa organizzazione, quanto mai complessa. Il solo magazzino richiede acconci locali e personale specializzato; non solo il magazziniere, ma anche il calzolaio che deve prender le misure e fabbricar le scarpe da gioco per tutti gli allievi; senza parlare delle relative riparazioni alle calzature che l'attività della scuola rende necessarie e... frequenti.

Anche il lavoro di guardaroba è notevole. Non basta una sola guardarobiera, una sola lavandaia, una sola rammendatrice a tenere in ordine tutti gli effetti di gioco di una scuola che comprende circa un centinaio di giovani allievi, ognuno dei quali ha il suo corredo personale, costituito di tutti i capi che formano precisamente il costume di un calciatore: dai maglioni ai calzoncini, dai calzettoni ai parastinchi.

SI PROVA IL PRIMO PAIO DI SCARPE DA GIOCO... (*Fot. U. Maggioli*)

SERVIZIO DI GUARDAROBA E DI RAMMENDO... (*Fot. U. Maggioli*)

Le lezioni sono quanto mai caratteristiche. L'insegnante risiede quasi in permanenza allo Stadio. La massa degli allievi è eterogenea, comprende cioè ragazzi appartenenti alle più svariate categorie sociali. Vi sono... figli di papà, studenti, ma anche ragazzi già occupati. Gli orarî non possono, quindi, essere identici per tutti: quelli che lavorano prendono qualche volta dei permessi dalle loro officine, dalle loro aziende; ore di permesso che vengono solitamente rimborsate dalla società. Si svolgono anche lezioni notturne, di solito in palestra.

L'insegnamento, oltre che la parte, diciamo così, vera e propria professionale, comprende anche un corso preparatorio di educazione fisica, che mira precisamente a promuovere un sano e

UN PALLONE PER CIASCUNO: GLI ALLIEVI RIPASSANO LA LEZIONE . . .

(*Fot. U. Maggioli*)

L'INTENSO LAVORO AL MURO . . .

(*Fot. U. Maggioli*)

regolare sviluppo atletico dei giovani allievi. Quindi, oltre che un possibile futuro beneficio di ordine economico, i ragazzi ne possono trarre anche uno immediato, e non meno proficuo, di carattere esclusivamente igienico.

È molto interessante assistere ad una di queste specialissime lezioni. L'istruttore, un anziano e valentissimo giocatore di fama internazionale, comincia – ci si consenta l'espressione – a spezzare il pane della scienza calcistica ai suoi scolari. Coloro in genere che la domenica trovano molto facile criticare il comportamento dei componenti di una squadra di calcio, rimanendo comodamente seduti sugli spalti di uno stadio, pensano e credono che sferrare dei calci ad una sfera di cuoio riempita di aria a pressione sia la faccenda

più semplice e facile di questo mondo. Ma la palla è rotonda e ribelle; il suo controllo risulta, quindi, arduo; e il gioco del calcio, essendo di natura tipicamente collettiva, richiede perciò, in coloro che lo praticano, abilità che non a tutti è dato raggiungere.

Il primo insegnamento impartito tende, quindi, ad ottenere l'esatta impostazione del calciatore. Sembra una sciocchezza, ma esistono le regole basilari per sferrare un buon calcio ad una palla; regole che, se non vengono rispettate, rendono il calcio del tutto, o in parte, inefficace.

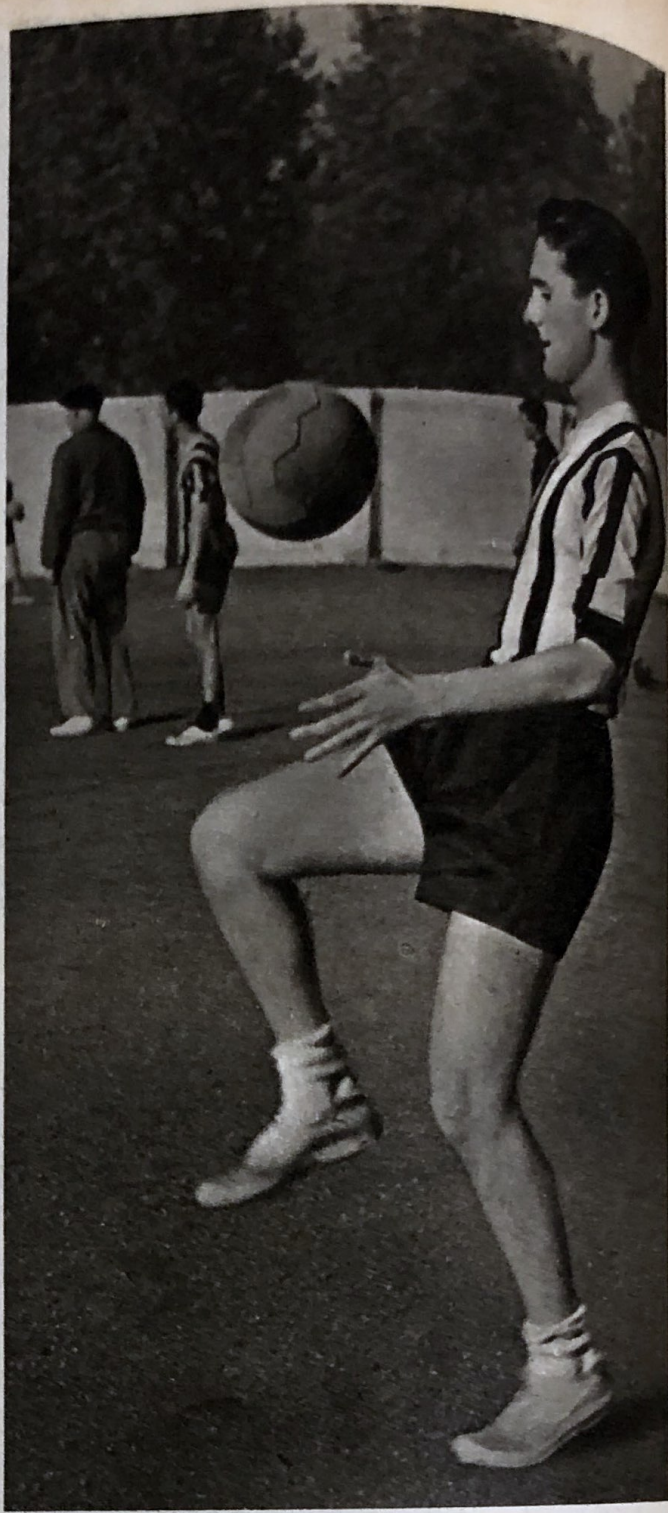
Intanto, i ragazzi della scuola, dopo la loro ammissione, hanno ricevuto tutto il loro corredo personale, dalla tenuta di ginnastica a quella vera e propria di gioco; un'operazione, questa della distribuzione degli indumenti, che ha quasi il sapore della vestizione di un reparto di reclute.

Come si sa, il gioco del calcio non consiste unicamente nel saper sferrare pedate ad un pallone; occorre che i calci siano bene dosati e ben diretti. Inoltre, poichè in una squadra i compiti dei diversi elementi risultano differenti, l'istruttore deve saper dare, oltre ad una impostazione generale, anche la dovuta specializzazione ai numerosi suoi allievi, secondo le attitudini e le diverse possibilità fisiche di ognuno. È ovvio che la respinta di un terzino deve esser diversa dal passaggio di un mediano e dal tiro a rete di un attaccante. Specializzare l'allievo rientra, quindi, nei compiti del maestro.

Non solo s'insègna ai ragazzi a calciare la palla, ma anche ad arrestarla coi mezzi più differenti offerti dalle possibilità del gioco. L'istruttore esegue l'esercizio, poi lo fa ripetere a ciascuno dei suoi scolari, correggendone le manchevolezze, eliminando gli errori di esecuzione, perfezionando ogni singolo movimento.

Imparato così alla meglio uno qualunque degli esercizi basilari, ogni allievo riceve in consegna un pallone e si reca sul campo di allenamento, sotto l'occhio attento del maestro. Se, malgrado le correzioni e i successivi insegnamenti, il calciatore continua a commettere i medesimi sbagli, l'esercizio viene ripetuto per centinaia e centinaia di volte, spesso anche per qualche ora di seguito ogni giorno. Sono i « penso » di questi allievi di nuovo genere. Ripetere cento volte il medesimo arresto della palla, sino ad eseguirlo alla perfezione, equivale, a un dipresso, a trascrivere un equivalente numero di volte le desinenze della terza declinazione latina per un allievo di ginnasio; con la differenza che l'arresto della palla può riuscire più divertente della declinazione del sostantivo.

* * *

Molto proficuo è il cosiddetto lavoro al « muro ». Ogni allievo si piazza contro il muro di cinta del campo di allenamento e comincia a calciarvi contro il pallone; il rimbalzo glielo fa ritornare, ed egli deve quindi ingegnarsi a ricalciarlo, sempre di seguito, senza mancare il tiro, nè perdere la cadenza. Importa molto nell'insegnamento che i ragazzi sappiano adoperare con la medesima

... ARRESTARE LA PALLA COL GINOCCHIO ... *(Fot. U. Maggioli)*

valentia tanto l'uno che l'altro piede: il calciatore perfetto dovrebbe aver ricevuto da madre natura il dono del più completo ambidestrismo pedestre. Siccome la natura non elargisce di solito queste doti, il calciatore deve sforzarsi di conquistarle con la volontà e con l'esercizio assiduo.

Nessun grande « asso » del gioco possiede, come si dice nello speciale gergo, un piede solo; tutti sanno adoperare senza differenze, o quasi, tanto l'uno che l'altro piede per calciare, arrestare la palla, passarla al compagno o indirizzarla con forza nella rete.

Un altro importantissimo ramo – stavamo per dire... materia – d'insegnamento è quello relativo al gioco di testa. È universalmente noto che il gioco si deve svolgere adoperando esclusivamente i piedi e, in casi speciali, la testa. Quindi, saper adoperar la testa per compiere con la palla le medesime operazioni che normalmente si ese-

... PALLEGGIARE CON L'UNO E L'ALTRO PIEDE ...

... GIOCARE « DI TESTA » ... *(Fot. U. Maggioli)*

guono adoperando i piedi, è un'esigenza di capitale importanza: da ciò la necessità di questo speciale insegnamento. Gli allievi «lavorano» di testa sia isolatamente, sia a coppie, a terziglie, a quadriglie o in circolo.

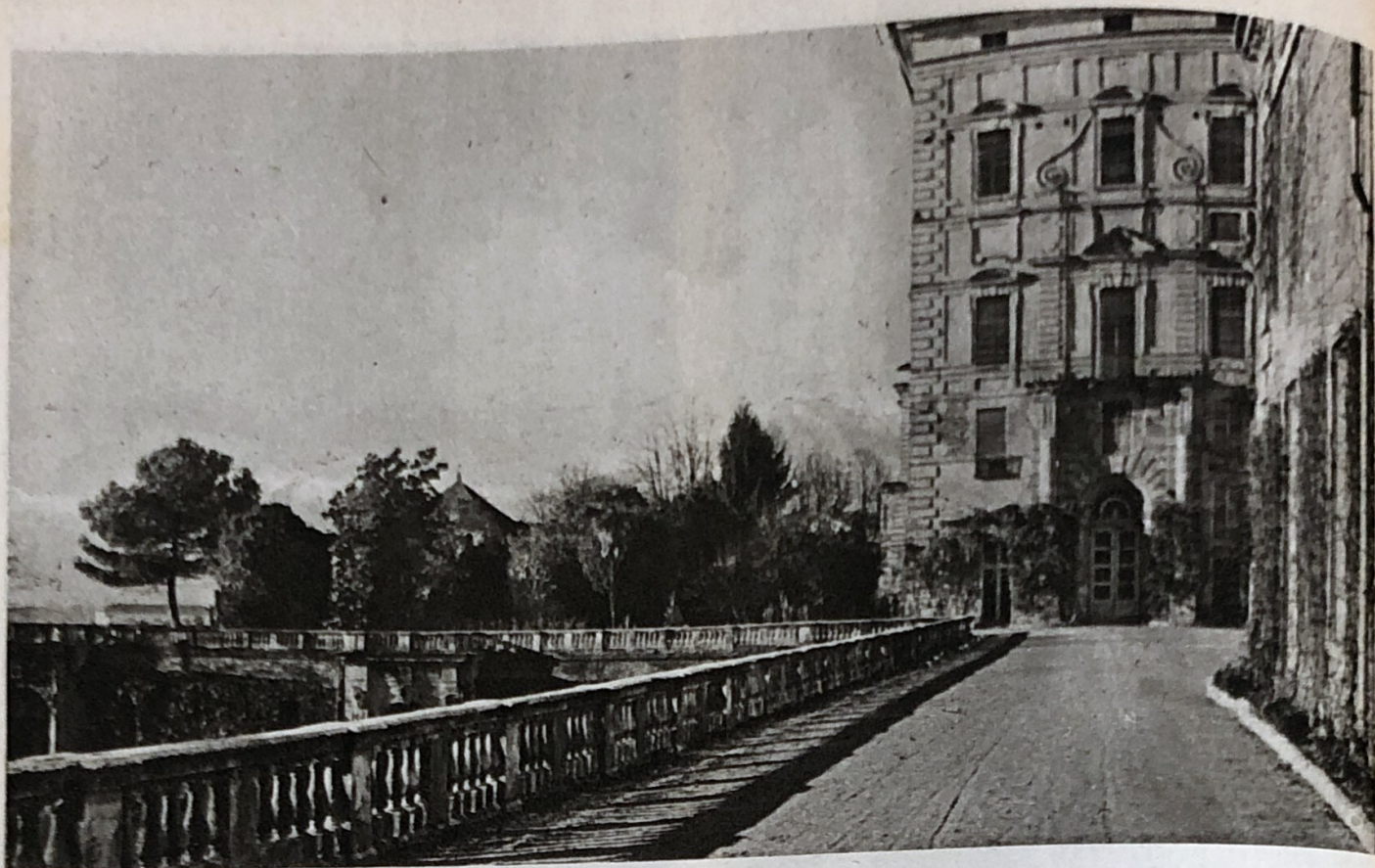
Come abbiamo veduto, si tratta di una scuola abbastanza originale, per lo meno di nuovissimo genere. Qualche volta, se l'allievo merita particolari attenzioni per le sue qualità e se ha bisogno di assistenza, specie nel campo della nutrizione, la società provvede anche a somministrargli quei complementi di alimentazione che il ragazzo non potesse avere dalla famiglia. È evidente che un bene regolato e sufficiente regime dietetico ha importanza grandissima sullo sviluppo fisico dei giovani: è perciò naturale che la scuola si preoccupi del futuro rendimento dei suoi allievi.

Naturale che il funzionamento di una scuola del genere raggiunga, alla fine dell'annata, un bilancio finanziario non indifferente. È vero che le percentuali di rendimento sono di solito basse; ma se da una centuria di allievi si possono trarre soltanto due o tre dozzine di elementi discreti, e se tra questi ne emergono solo uno o due di eccezione, il vantaggio esiste.

Oltre che rinsanguare i propri ranghi, la società potrà disporre di un capitale niente affatto disprezzabile: infatti, si può calcolare che, attualmente, il valore commerciale di un buon calciatore si aggiri attorno a una media di cento-centocinquantamila lire. Il che non è poco.

Ma, ripetiamo, il gioco del calcio è assai difficile, ed anche col migliore insegnamento di questo mondo non tutti i giovani possono giungere all'abilità e alla fama degli autentici « assi ».

Molti sono i chiamati – anche qui – ma pochissimi gli eletti.

UMBERTO MAGGIOLI

IL CASTELLO DI AGLIÈ

Alcuni mesi or sono scrivevo, per queste stesse pagine, un articolo intorno alla casa di Guido Gozzano. Visitando il giardino della casa del Poeta, ad Agliè, guidavo allora i lettori ad accostarsi al muro che lo divide dal parco del castello sabaudo, per meglio ammirare, di là, i grandi alberi dalle foglie rosseggianti d'autunno, chiusi nel vasto ricinto. Orbene, vorrei ora accedere al castello non per l'ingresso monumentale, ma scavalcando quel muro, come si faceva da ragazzi, come il dolce Poeta fece più d'una volta, negli anni dell'adolescenza, per andar a giocare col suo coetaneo, l'augusto principe Ferdinando, l'attuale Duca di Genova.

Autunno! Era, sì, soprattutto d'autunno che il Canavese s'onorava d'ospitare, nel castello di Agliè, i Duchi di Genova: il Duca Tommaso, la bionda Duchessa Isabella e i loro figliuoli, i giovani principi Ferdinando, Filiberto, Bona, Adalberto, Maria Adelaide ed Eugenio. Ogni pomeriggio, una grossa automobile scoperta, verniciata d'azzurro a filettature rosse, attraversava il piazzale, il paese e correva nelle strade canavesane, o verso la Pedagna dai vasti pascoli verdeggianti, o la collina d'Alice, o la piana d'Azeglio, o la Valle d'Aosta. Dalla mia casa ancorata alla Dora, ad Ivrea, anche senza affacciarmi al balcone, quasi ogni sera la riconoscevo al rumore che facevano le sue ruote mosse dalle catene (la trasmissione «a cardano» non era ancora stata inventata). Chi era giù nel viale si fermava a vederla passare, si scopriva il capo a salutare: la bionda Duchessa rispondeva al saluto di tutti col suo caratteristico moto del capo e col suo dolce sorriso. Andava a visitare ville di signori e case di povera gente, presenziava a festini di beficenza e confortava luoghi colpiti dalla sciagura; conosceva un po' tutti nella regione; e tutti le volevano bene. Era la «Duchessa» per antonomasia. Pei bambini, questa parola aveva quasi un significato fiabesco.

E quand'ella morì, a Roma, nel febbraio del 1924, nell'immenso corteo che seguì il feretro per le vie della Capitale ricordo d'aver veduto una falange di Canavesani, gente di tutti i ceti, la maggior parte contadini che piangevano, quasi che la Grande Eguagliatrice avesse strappato dal loro focolare la creatura più cara. Tanto fu il dolore di quella dipartita, che ancor oggi, trascorsi ormai quattordici anni dalla triste data, non mi par possibile accingermi a scrivere del castello di Agliè senza rievocarla. Nel castello di Agliè l'Augusta Signora è pur sempre presente e lo sarà fin che durerà la memoria di quei che la conobbero e l'ebbero cara.

* * *

Il castello sorge in fondo ad un vastissimo piazzale, cui si accede dalla via principale del paese. I mattoni senza intonaco con cui sono costruite le sue pareti esterne gli conferiscono quella tinta calda, rosseggiante che hanno alcuni fra i più

(Fot. S. Bricarelli)

LA FACCIATA DEL CASTELLO. – NELLA FOTOGRAFIA SOPRASTANTE, VEDUTA A PONENTE, SUL CANAVESE.

LA GALLERIA VERDE, ADORNA DI PREGEVOLISSIME OPERE D'ARTE. *(Fot. S. Bricarelli)*

alberi giganti e il vasto cielo aperto, in fronte, sulle alture onduleggiate di Bairo, di Torre-Bairo e, torno torno, disteso sulla immensa piana che muove verso Torino. C'è pure una strada che gira il sotto al castello, dal lato del parco e sbuca sul piazzale: quella su cui, una notte del 1848, venne galoppando (col D'Azeglio, l'onorevole Mautino ed altri parlamentari) il Re Carlo Alberto; e il convegno politico ebbe luogo nella casa del Mautino, ora casa Gozzano. L'on. Mautino, alladiese, grande elettore e amico di Massimo D'Azeglio, fu il nonno materno di Guido Gozzano.

L'interno del castello è sontuoso; le immense sale s'adornano di affreschi del Pérego e del Beaumont, di statue del Tusculo, di collezioni preziose d'antichità etrusche e pompeiane. La galleria d'arte (soprattutto ordinata dal Duca Tommaso di Genova) contiene opere del Migliara, del Fioroni, del Crivelli, del D'Azeglio, del Laudisio. Nel salone centrale il Ricci da Como affrescò i fasti del Re Arduino. Una sala raccoglie sarcofaghi e statue romane tratti dagli scavi di Vejo, intrapresi per iniziativa della Regina Maria Cristina.

Di quel che riguarda la vita del castello anteriore alla riedificazione del Bòrgaro, risulta un assedio, posto nel 1536 da Cesare da Napoli, e una battaglia che costò la

noti edifici cui pose mano il Juvarra, a Torino: il palazzo Carignano, l'ospedale San Giovanni, ecc. Riedificato nel 1775 dal duca di Chiablese su disegno dell'architetto conte Ignazio Birago di Bòrgaro, il castello di Agliè venne modificato nel 1825 dal Re Carlo Felice, per opera dell'architetto Borda.

La monumentale facciata è limitata da due ali sopravanzanti e formanti un piazzaletto d'accesso, chiuso, verso l'esterno, da catene a festoni. Dalla lene gradinata che sale all'ingresso centrale, è bello guardare il porticato che si congiunge a un'ala del maniero e va fino alla bella chiesa parrocchiale, pure costruita nel 1775 dal Bòrgaro; bello é guardare, un po' più lontano, a destra, il « colle dilettoso » sovrastante il paese, quel colle così caro al Gozzano, e le svettanti chiome degli

vita a duemila armati periti sotto e dentro le storiche mura; risulta pure che nel 1700 il maniero fu comprato dal conte Filippo di San Martino, il quale ne fece la sua residenza.

Ma ai Chiablese si deve « lo splendore augusto » dell'edificio restaurato. Per volontà dei Chiablese il castello fu pure dotato del magnifico parco e del giardino, a disegnare il quale fu chiamato da Parigi l'aulico Bernard. Nel giardino e nel parco s'ammirano statue dei fratelli Collini e fontane, grotte, tempietti, romantici recessi, perfino i resti di un laberinto.

Napoleone I, scendendo in Italia dal Gran San Bernardo, sostò nel castello da cui le sue soldatesche tolsero mobili, arazzi, stampe, libri, pergamene e manoscritti. Ov'era nascosta, in quel tragico anno del sacco napoleonico, l'urna con-

...se i resti mortali del Re
...ino? Fin da quando il
...llo apparteneva ai San
...ino, la preziosa urna era
...trasportata, per la pietà
...n abate di quella fami-
...dal convento della Frut-
...a (S. Benigno Canavese)
...il primo Re d'Italia morì,
...Agliè. Passato il castello
...Agliè ai duchi di Chia-
...e, il conte Francesco Val-
...a di Masino, discendente
...Arduino, rivendicò i resti
...rtali del suo grande avo.
...racconta che l'urna sia
...a portata via da Agliè in
...modo assai drammatico e
...mantico: che la marchesa
...stina di Saluzzo-Miolans,
...nta dal conte Francesco
...lpenga, si sia decisa a ra-
...re la reliquia. In una notte
...inverno, sotto la scorta di
...uni armati, se ne sarebbe
...enuta galoppando da Ma-
...no ad Agliè; le guardie del
...stello, riconoscendo in lei
...ntica loro signora, le avreb-
...ero permesso di entrare, to-
...liere dalla cripta la preziosa
...rca e portarla a Masino. È
...erto che i resti del primo re
...ra giacciono nella cappel-
...etta del castello di Masino,
...n un'urna d'oro, murata nel-
...a parete a destra dell'altare.

* * *

Viveva ancora S. A. R. la Duchessa Isabella quando la sua figliola, la principessa Bona, andò sposa al principe Konrad di Baviera. Il matrimonio si celebrò nel castello di Agliè e fu – ch'io mi sappia – l'ultima cerimonia festosa svoltasi fra le storiche mura. Otto gennaio del millenovecentoventuno. Giornata rigida di pieno inverno, ma serena; i grandi alberi del parco e quelli del «colle dilettoso» e della circostante pianura erano dispogli, eppure il grande paesaggio non appariva squallido; i rami brinati si levavano fragili, quasi immateriali nell'aria fina, nell'azzurro pallido del cielo. Fin dalla mattina presto, le vie del paese avevano cominciato ad affollarsi: gente di tutti i ceti, contadini soprattutto, venuti da ogni parte del Canavese, su carretti sballonzolanti, su autocarri, su torpedoni; donne, vecchi, bambini, tanti tanti bambini, un poco intirizziti dal freddo. I parenti li riscaldano nelle zeppe osterie. Dalle cuffie e dalle sciarpe escono facce rotonde e rosse come mele. Da Castellamonte, perfino dall'alta Valle dell'Orco è venuta la maggior parte di quei contadini; ma ce ne sono tanti anche dell'anfiteatro morenico d'Ivrea e tanti della Val Chiusella, della piana confinante col Vercellese, delle campagne verso il Torinese. Molte ore prima che la cerimonia abbia inizio nelle sale del castello, il piazzale è gremito. Giungono le automobili trasportanti le alte personalità: principi, ministri; su per la gradinata, la porpora del cardinale Richelmy mette una nota viva come il suono d'una squilla. L'annuncio della celebrazione del sacro rito è dato dalle campane; tutte le campane del paese, quelle della chiesa parrocchiale, quelle di Santa Marta suonano a distesa. Ed allora nella folla nasce, da essa prorompe spontaneo un grido, un lungo grido di gioia e di saluto, come se l'émpito del sentimento non sia più contenibile nelle migliaia di quei petti

IL SALONE CENTRALE CON GLI AFFRESCHI DEI FASTI DI RE ARDUINO. *(Fot. S. Bricarelli)*

LA SALA DELLE SCULTURE ROMANE RACCOLTE DAL RE CARLO FELICE E DALLA REGINA MARIA CRISTINA.

(Fot. S. Bricarelli)

commossi. Difficile è esprimere l'impressione che produsse quel grido di folla contadina; credo che omaggio di devozione e di fedeltà più spontaneo non si potesse fare alla giovane sposa. La quale infatti apparve subito, volle mostrarsi subito alla sua gente, che l'aveva vista bambina e l'aveva sempre chiamata « Bona », semplicemente, e così continuava a chiamarla.

Ora non v'è quasi più distanza tra la folla principesca che è venuta a disporsi sul piazzaletto fra le ale del palazzo, e la folla contadina che gremisce l'immenso sterrato prospicente. Ecco la Regina Margherita, la Duchessa d'Aosta, la mamma dello sposo arciduchessa Gisella figlia dell'imperatore Francesco Giuseppe, tutti i principi italiani e molti bavaresi, divise militari, decorazioni, colori vivaci su cui domina il rosso-porpora del Cardinale Arcivescovo. Ma più ancora di quel rosso, spicca il bianco che avvolge la sposa quasi in un nimbo. Ad ogni modo la folla guarda a Lei, si protenda verso di Lei, è Lei che vuole vedere e festeggiare.

Il grido s'è fatto urlo; la folla s'agita come un mare in tempesta; sopra le teste si vedono corpiccioli di bimbi alzati, tra il muover delle braccia a selva. Ed ecco allora, per un ordine dato, la gente cominciare ad accedere alla scalea, arginata dai gendarmi. Chiunque voglia può vedere da

...AZZURRO ...RITRAT- ...REGINA ...DIPINTO ...TALLONE.

(...S. Bricarelli)

...no la sposa, baciarle la mano. S'improvvisa ...un rito magnifico in cima a quella scalea: ...lontano, si vede come un formicolio bruno sa... rapido verso quel bianco soffice di veli; a ..., a tre per volta, i contadini s'inchinano, si ...nocchiano davanti alla sposa che si curva su ..., li rialza, stringe le loro mani callose, tocca ...ro bimbi, li bacia.

* * *

Ora, da parecchi anni, le porte del castello per...gono chiuse, tristemente. Nei saloni deserti ...o passate molte stagioni, senz'echi di voci; ed ...ossibile che restino taciti ancora. Non m'è dato saperlo. Certo si è che l'annunzio del fidanzamento di S. A. R. il Duca Ferdinando di Genova con la contessina Di Ricaldone ha come scosso l'atmosfera silenziosa e raccolta che avvolge il maniero. La notizia è volata tra gli alberi giganti del parco che sa i giuochi del principe fanciullo, s'è insinuata tra gli scuri e le vetrate delle finestre che vorrebbero forse spalancarsi in segno di festa, ha commosso i cuori dei Canavesani che considerano ed amano i Duchi di Genova come simboli della loro fede patria e delle loro domestiche fortune.

SALVATOR GOTTA

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

L'ALBO D'ONORE DELLA C.T.I.

Pubblichiamo il dodicesimo elenco dei Soci gloriosamente caduti in Africa Orientale e in Spagna.

CADUTI IN A. O. I.

BORLINI PIETRO . . . . . . *Sergente Fanteria*
BUTTA SILVIO . . . . *S. Tenente*
DI GREGORIO PANFILO. . . *V. Brig. Milizia Forestale*
(Medaglia d'oro)
LO PRESTA MARIO . . . . . *Tenente*

CADUTI IN SPAGNA

ANTONIOLI Avv. IPPOLITO
PASINI GIULIO . . . . *Capo Manipolo*

Alcuni giudizî sul secondo volume del "Volto agricolo dell'Italia".

Riferimmo nel numero scorso la notizia dell'avvenuta consegna al Duce del secondo volume dell'opera *Il volto agricolo dell'Italia*, dettata dal Senatore Arturo Marescalchi, edita a cura della C.T.I. e dedicata al Capo del Governo, il quale se ne è vivamente compiaciuto col nostro Presidente.

Non solo la stampa accolse con un coro di giudizî lusinghieri la recentissima pubblicazione, lodandone il contenuto, gli intenti e la superba veste tipografica, ma anche autorevoli personalità della politica e della cultura vollero esprimere alla nostra Direzione i sensi del loro alto e sincero plauso.

S. E. Luigi Federzoni, Presidente del Senato, in una lettera al Sen. Bonardi, si esprime come segue:

« ti ringrazio vivamente del gentile invio del secondo volume dell'opera del nostro camerata Marescalchi, *Il volto agricolo dell'Italia*. Ho visto, anche solo a una prima scorsa, che è degno dell'altro bellissimo volume. La Consociazione Turistica Italiana, sotto la tua guida appassionata e sagace, prosegue così la sua azione efficacissima di vera elevazione intellettuale e morale del nostro popolo ».

S. E. Bastianini, Sottosegretario di Stato agli Esteri, si felicita col nostro Sodalizio per la pubblicazione « dei due magnifici volumi dovuti alla penna del Senatore Marescalchi, che ha dato una nuova prova della sua appassionata opera di scrittore e di studioso dei problemi della nostra Agricoltura. La C.T.I. si è fatta, come sempre, onore nel presentare ai lettori, in una veste tipografica così artistica, il panorama ampio e al tempo stesso sintetico dell'attività agricola italiana ».

S. E. Buffarini-Guidi, Sottosegretario di Stato agli Interni, loda « i nobilissimi intenti che hanno presieduto alla concezione ed alla esecuzione dell'opera, in tutto degna delle tradizioni della C.T.I. ». Conchiude la graditissima lettera augurando « le migliori fortune alla pubblicazione, che ha aggiunto un nuovo titolo di benemerenza a quelli, già numerosi, acquistati dall'Ente per la sua intelligente attività ».

Il Segretario Generale della Camera dei Deputati – dott. Rossi Merighi – definisce *Il volto agricolo dell'Italia* un'« indagine poderosa sulla nostra situazione rurale e sui promettenti suoi sviluppi ».

« Modesto, ma appassionato cultore degli studi che interessano la massima tra le fonti del nostro reddito, ho potuto attingere dalla pubblicazione dati d'orientamento veramente preziosi. Certamente, nella nostra pur vasta letteratura agraria mancava un panorama così vasto ed aggiornato ».

Uno studioso di fama universale, il prof. Giovanni Gentile, Senatore del Regno e direttore della grande Enciclopedia Nazionale Treccani, esalta *Il volto agricolo dell'Italia* considerandolo « un'opera magnifica, istruttiva come poche altre, costruttiva e degna veramente del benemerito Sodalizio ».

Il poeta Giovanni Bertacchi così si esprime:

« Ricevo con sommo gradimento il dono del secondo volume di quella parte della *Italiade*, come mi piace chiamarla, che è l'epopea in atto della vita statica e storica del nostro Paese e si concreta nella molteplice panoramica Opera del Sodalizio, questa volta dedicata alla nostra Terra sorpresa nelle sue meravigliose potenze rurali. Gli spiriti di Virgilio e di San Benedetto debbono sorridere benedicendo alla grandiosa rievocazione, nella cui luce sembra farsi più profonda e più feconda la Georgica eterna della italica Gente ».

Chiudiamo questa sommarissima rassegna con le parole di un geografo, il Colonnello Enrico de Agostini, Segretario della Reale Società Geografica Italiana: « L'interesse grandissimo di questa pubblicazione acquista particolare rilievo nell'ora presente, nella quale la coscienza nazionale intende a porre in giusto valore le bellezze e le ricchezze del nostro Paese. Tra queste *Il volto agricolo dell'Italia* occupa certamente un posto d'onore ».

Il primo volume de *Il volto agricolo dell'Italia*, di 764 pagine in grande formato – cm. 25 × 34 – con oltre 1250 illustrazioni, molte delle quali a tutta pagina, in elegantissima rilegatura in tela grigia con fregi in verde smeraldo e argento, risguardi appositamente litografati, astuccio-custodia, ecc., comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 52 Provincie: Alessandria e Asti - Aosta - Arezzo - Belluno - Bergamo - Bologna - Bolzano - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Ferrara - Firenze - Fiume - Forlì - Genova - Gorizia - Grosseto - Imperia - La Spezia - Livorno - Lucca - Mantova - Massa - Milano - Modena - Novara - Padova - Parma - Pavia - Piacenza - Pisa - Pistoia - Pola - Ravenna - Reggio Emilia - Rovigo - Savona - Sondrio e la Valtellina - Siena - Torino - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Varese - Venezia - Vercelli - Verona - Vicenza - Zara.

Il secondo volume (di 534 pagine, con oltre 700 illustrazioni, nell'identico formato e nella stessa rilegatura del vol. I) comprende la descrizione e l'illustrazione delle seguenti 42 Provincie: Agrigento - Ancona - Aquila degli Abruzzi - Ascoli Piceno - Avellino - Bari - Benevento - Brindisi - Cagliari - Caltanissetta - Campobasso - Catania - Catanzaro - Chieti - Cosenza - Enna - Foggia - Frosinone - Lecce - Littoria - Macerata - Matera - Messina - Napoli - Nuoro - Palermo - Perugia - Pesaro - Pescara - Potenza - Ragusa - Reggio di Calabria - Rieti - Roma - Salerno - Sassari - Siracusa - Taranto - Teramo - Terni - Trapani - Viterbo.

Nonostante il lusso dell'edizione, l'opera è in vendita ad un prezzo di assoluto favore, e cioè, per ciascuno dei due volumi: L. 40 alla Sede; L. 45 in Italia, Impero e Colonie; L. 40, più le spese postali all'Estero. Per l'opera completa: L. 80 alla Sede; L. 88 in Italia, Impero e Colonie; L. 80 più le spese postali, all'Estero.

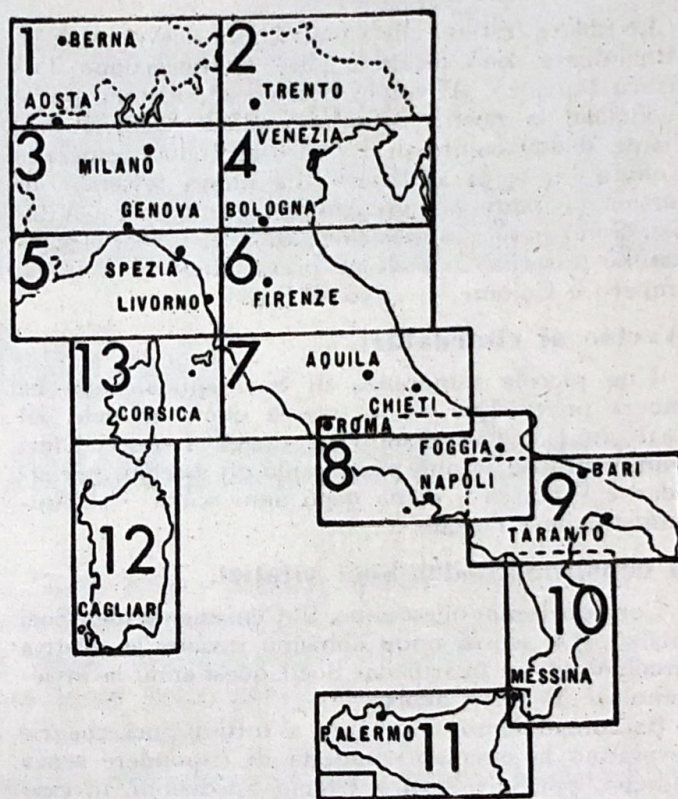
...vitalizi all'ordine del giorno per il conguaglio delle loro vecchie quote.

Nel fascicolo di ottobre 1937 de Le Vie d'Italia *alcuni* ...vitalizi anziani invitarono i colleghi a conguagliare ...quota sottoscritta al momento della loro adesione con ...lla prescritta per il 1938 in L. 350. Questo invito ...ed subito larga eco di adesioni e l'esempio dei promo... fu immediatamente seguito da un folto stuolo di Vi... che va tuttavia crescendo di giorno in giorno, ...me si può rilevare da questo sesto elenco.

La somma necessaria all'allineamento della quota è ...L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre ...931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a ...to il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal ...gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

...gentero Lorenzo – Bari.
...gentero cav. uff. Ferdinando – Bari.
...etrani ing. comm. Luigi – Roma
...anasio dr. ing. cav. uff. Pasquale – Napoli.
...sociazione Nazionale Combattenti – Brescia.
...zzano Siro – Genova.
...gnasco dr. Mario – Napoli Vomero.
...rdanzellu avv. comm. Giorgio – Torino.
...rdini rag. Iolanda – La Spezia.
...naca cav. Nello – Trevi.
...nzoni dr. Luigi – Comandante – Cannero.
...olombo rag. cav. Felice – Milano.
...appello dr. ing. comm. conte Armano – Bologna.
...arati Gaetano – Milano.
...alzolari dr. cav. Ercole – Bologna.
...arnevali col. cav. Italo – Roma.
...esarini 1° Centurione Cesare – Uoldia.
...onsorzio Prov. per l'Istruzione Tecnica – Brescia.
...itoni Alfredo – Roma.
...hiaramondia Pietro – Milano.
...roccolo Aldo – Lucca.
...riveli Giacomo – Milano.
Chiara Ignazio – Chieri.
Cristiani Maria – Piacenza.
Canobbio Carlo – Roma.
Cantuti Castelvetri Lamberto – Roma.
Chenel Edmondo – Roma.
Ducros dr. ing. cav. Gastone – Bergamo.
De Cicco Amedeo – Console C.T.I. – Catanzaro.
De Sangro Conte Placido – Napoli.
Ditta Antonio Vallardi – Milano.
Dosi Don Guido – Parma.
Dattero Isidoro – Borgomanero.
Ferrari cav. uff. Alessandro – Taggia.
Fano prof. Gino – Torino.
Gostinicchi G. B. – Roma.
Guarnieri Angelo – San Savino.
Gardino Maggiorino – Cortina d'Ampezzo.
Istituto Naz. Fasc. Assicurazioni contro infortuni sul lavoro – Direzione Gen. di Roma e Direzioni Compartimentali di Ancona, Bari, Bengasi, Bologna, Brescia, Cagliari, Catania, Cosenza, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Pisa, Rodi, Roma, Torino, Trento, Trieste, Tripoli, Venezia.
Iacazio Ilma fu Francesco – Balma Biellese.
Lumini dr. cav. Umberto – Prato
Lizzoli Giacomo – Torino.
Lasagni Fernando – Reggio Emilia.
Leonetti cav. uff. rev. Padre Gerolamo – Casablanca.
Montanari Ten. Mario – Reggio Emilia.
Merlo Jole – Milano.
Mantelli A. S. – Genova.
Marchi S. E. gr. uff. Giovanni – Ambasciatore di S. M. il Re per Santiago del Cile – Cetona.
Nelva Ovidio – Bari.
Oppliger Franco di Herman – Varese.
Oppliger Hermann fu Giovanni – Varese.
Ortis Pio – Pinery.
Perez S. E. dr. gr. cord. Ernesto – Santa Flavia.
Pecchioli comm. Ugo – Firenze.
Pessina ing. Davide – Monza.
Pettinau Ten. Col. Rag. Ettore – Civitavecchia.
Redaelli Grisetti Elvira – Milano.
Ricciolio Giuseppe – Napoli.
R. Università « M. Tirandi » – Brescia.
Rowe May – Milano.
Reale Antonino – Palermo.
Rivetti comm. Ermanno – Vigliano Biellese.
Robba 1° Cap. dr. Claudio – Torino.
Saverio cav. Giovanni – Lecco.
Scarpellini Padre Basilio – Farnese.
Segre Gilda – Roma.
Silvestri prof. Filippo – Portici.
Sales Vittorio – Badia Polesine.
Sechi S. E. Ammiraglio cav. di gr. cr. Giovanni – Senatore del Regno – Roma.
S. A. Stabilimenti di S. Eustachio – Brescia-S. Eustachio.
Società Elettrica Bresciana – Brescia.
Scattolin Adone – Milano.
Tosi Arturo – Como.
Tiberio avv. cav. uff. Giuseppe – Napoli.
Ventura Priego rag. Antonio – Savona.
Vaglio Laurin Guglielmo – Milano.
Vizer Vilmos ing. Guglielmo – Budapest.
Vallardi dr. ing. Antonio – Milano.

La "Carta d'Italia" al 500.000.

La nuovissima *Carta d'Italia* al 500.000, con la recente pubblicazione dei fogli 11, 12 e 13, che costituiscono uno dei 6 premi a scelta offerti ai Soci per il 1938, può dirsi ormai ultimata.

Come è noto, trattasi di una Carta a scala media e d'uso generale, che, per la sua non grande estensione e per la densità non eccessiva di nomi e di elementi geografici, può egualmente servire allo studioso, all'uomo d'affari e al turista in viaggio. Vi sono segnati tutti i Comuni del Regno. È stampata in 10 colori; e ciò le conferisce una grande evidenza plastica, la massima chiarezza ed anche un assai gradevole effetto estetico.

La Carta si compone di 13 fogli ed è posta in vendita ai seguenti prezzi:

	Alla Sede	Italia	Estero
Raccolta completa dei 13 fogli	22,—	24,—	26,—
Un foglio separato	2,—	2,80	4,—
Per un foglio, oltre il primo	2,—	2,10	2,25
Il gruppo dei 3 ultimi fogli (n. 11-12-13)	5,—	5,—	6,—

“ Come nasce la Carta dell'Impero ”.

S. E. Dino Alfieri, Ministro della Cultura Popolare, visitando, come abbiamo pubblicato, la sede della C. T. I., dimostrò particolare interesse per l'attività cartografica del Sodalizio e lodò specialmente l'iniziativa della *Carta dell'Impero* (al milionesimo), tuttora in preparazione. Considerando poi che ben pochi si rendono conto delle difficili e delicate operazioni che tale impresa comporta, volle che una succinta documentazione di questo lavoro fosse inserita in un giornale « L.U.C.E. ».

In base a un piano predisposto dalla Direzione del nostro Sodalizio e approvato dalla Direzione dell'Istituto L.U.C.E., la ripresa venne effettuata nel gennaio scorso dall'operatore specializzato Cav. Angelo Jannarelli.

Ai primi di febbraio la visione cinematografica *Come nasce la Carta dell'Impero* era già presentata al pubblico, nel giornale L.U.C.E. n. 1246.

Siamo grati a S. E. Alfieri e all'Istituto L.U.C.E. per questo efficace contributo alla divulgazione di un'opera, di cui siamo particolarmente orgogliosi, perché legata all'affermazione imperiale della Patria.

Le nuove tessere.

Le nostre tessere, che i nuovi Soci ricevono gratis, attualmente sono intestate alla « Consociazione Turistica Italiana ». Ai vecchi Soci che desiderano provvedersene la nostra Amministrazione le invia mediante il pagamento di L. 1.— in Italia, Impero e Colonie, L. 1.50 all'Estero. La nuova tessera è in cartoncino tanto per gli Annuali quanto per i Vitalizi. Sono però a disposizione di tutti i Soci elegantissime tesserine in pelle, al prezzo di L. 3 in Italia, Impero e Colonie, L. 3.50 all'Estero.

Avviso ai ritardatari.

Una piccola minoranza di Soci annuali non ha ancora provveduto ad inviare la quota annuale del 1938, in L. 22.20 (Estero L. 32.20). I nostri Uffici amministrativi stanno preparando gli assegni, per affidarne l'incasso – come negli anni scorsi – all'Amministrazione Postale.

Il censimento dei Soci vitalizi.

Continueremo quest'anno il Censimento dei Soci vitalizi. Lo scorso anno abbiamo inviato la relativa circolare ad un quarto dei Soci; quest'anno la invieremo ad un altro quarto.

Raccomandiamo vivamente a tutti i Soci che riceveranno la circolare suddetta di rispondere senza indugio, poiché il nostro Ufficio Spedizioni, in caso di mancata risposta, sospenderebbe l'invio delle pubblicazioni, allo scopo di evitare eventuali disguidi.

Esempi da imitare.

Continuiamo a pubblicare i copiosi elenchi di Soci Vitalizi che hanno spontaneamente inviato la quota integrativa di L. 22,50 o di L. 30 – secondo, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) –, a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5%.

Valentini Alfredo, Milano; Dott. Alessandro Massimo Moro, Milano; Rag. Euno Cianchelli, Roma; Mattesco Francesco, Badia Polesine; Cav. Nissim Cori, Napoli; Segrè Lino, Racconigi; Dalla Porta Riccardo, Monteponi; Montini Attilio, Castelnuovo; Cap. di Fregata Filippo De Palma, Roma; Pavich Andrea, Zara; Vergnano Emilio, Roma; De Matteis Luigi, Torino; Cav. Pietro Zublena, Genova; Luzzi Mario, Vercelli; Pulini Oddo, Ancona; Molinari Sievers Emilio, Gavi Ligure; Geom. Giuseppe Brizio, Cuneo; Osimo Giulio, San Remo; Geom. Pirro Muradore, La Spezia; Rag. Pierino Ricci, Monza; Burani Armando, Reggio Emilia; Borsani Ermenegildo, Saronno; Dott. Adolfo Ferrario, Varese; Dall'Olmo Alberto, Bologna; Traverso Bartolomeo, Genova; Rag. Alessandro Monteverde, Castelvecchio; Brozzetti Vincenzo, Perugia; Dott. Salvatore Puce, Verolanuova; Gnocchi Mario, Bergamo; Venuti Franco, Besozzo; Avv. Gavino Campus, Oristano; Dott. Giovanni Vincenzoni, Montecassiano; Dott. Carlo Tessitore, Hahemba; Franchini Valfrè, Firenze; Innocenti Ferruccio, Pontassieve; Dott. Lorenzo Chiera, Lido di Camaiore; Avv. Riccardo Sormano, Biella; Dott. Vittorio De Luca, Zavia; Santoni Aristodemo, Resina; Avv. Giuseppe Bellemo, Verona; Passatore Tomaso, Genova-Pegli; Avv. Pietro Marcozzi, Napoli; Magnani Piero, Roma; Avv. Mario Costa, Cagliari; Gilli Aldo, Modena; Grilli Mario, Bologna; Arena Antonio, Termini Imerese; Sciuto Giuseppe, Catania; Dott. Francesco Penna, Torino; Ribotto Carlo, Console della C.T.I., Nole Canavese;Cap. di Fregata Lorenzo Rodolfo Stallo, Torino; Meneghetti Emilio, Piovene Rocchette; Serughetti Giovanni, Grumello del Monte; Rag. Leonida Alemanni, Modena; Lenti Carlo, Valenza Po; Pallastri Giovanni, Bologna; Lanaro Giulio, Bra; Gilardi Edgardo, Buenos Aires; Carrozza Manfredi, Buenos Aires; Di Vecchio Carlo, Delegato della C.T.I., Buenos Aires; Narice Davide, Buenos Aires; Ing. Umberto Ghersa, Buenos Aires; Rissotto Luigi, Buenos Aires; Salvadori Luigi, Buenos Aires; Cav. Uff. Ezzelino della Rovere Bey, Alessandria D'Egitto; Conte Cav. Camillo Oddi Baglioni, Console della C.T.I., Firenze; Geom. Giuseppe Bono, Certosa di Pavia; Bulgarelli Alberto, Pesaro; Simonetti Pietro, Console della C.T.I., Andorno Micca; Montanari Saulle, Parma; Bellei Fernando, Modena; Rag. Cesare Staderini, Firenze; Avv. Alberto Rosso, Torino; Treichler Enrico, Napoli; Brezzi Domenico, Savona; Bosco Ferretti Cesare, Roma; Delfino Gerolamo, Como; Buzzi Battista, Trieste; Airoldi Carlo, Saronno; Turba Augusto, Como; Cav. Giovanni Guzzo, Genova; De Vecchi Ambrogio, Fontanetto Po; Dott. Luigi Borachia, La Spezia; Cardinale Ermanno, Iesi; Dott. Giuseppe Carleschi, Monselice; Dott. Giuseppe Matteo Chiappella, Genova-Struppa; Chicherio Elvezio, Baveno; Dott. Antonio Bareggi, Milano; Ten. di Vascello Carlo Ferracuti, Roma; Dott. Leo Gilardino, Biella; Giurato Antonino, Palermo; Giussani Enrico, Seregno; Duranti Luigi, Magliano; Dott. Mario Delle Piane, Siena; Cav. Felice Luciani, Trieste; Baviera Giovanni, Castenago; Bregoli Alfiero, Firenze; Ubertis Giuseppe, Console della C.T.I., Caprigliola-Albiano; Dott. Luigi Fantazzini, Venezia; Ten. Massimo Buriani, Strigno; Rag. Giovanni Bellassai, Genova; Avv. Vittor Ugo Santarelli, Perugia; Dott. Gioacchino Gibertoni, Console della C.T.I., Medolla; Filè Pietro, Milano; Dott. Francesco Longoz, Gavi Ligure; Dott. Carlo Pozzi, Brusnengo; Geom. Gaetano Santilli, San Pietro Avellana; Dott. Luigi Remotti, Arma di Taggia; Scanzoni Attilio, Salò-Barbarano; Alderighi Luisa, Firenze; Bertarelli Maria, Milano; Panizzari Sofia ved. Ferri, Milano. *(Continua)*

La “ *Campagna del Mezzo Milione* ”.

Registriamo nuove benemerenze dei Soci per la « *Campagna del mezzo milione* ».

Fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi tra i numeri 3701-3800, 3801-3900 sono state di recente sorteggiate due copie dell'*Atlante Internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo*. La sorte ha favorito il Ten. Dr. Prof. Cav. Marcello Pipino, Console Militare della C.T.I., Intendenza Generale dell'A.O.I., Stato Maggiore, Addis Abeba, e il 1° Cap. Dr. Claudio Robba, Console della C.T.I., Torino.

“ *Le Vie del Mondo* ”.

Il fascicolo di marzo de *Le Vie del Mondo* ha il seguente sommario: R. ALMAGIÀ, *Gli Imperi coloniali degli altri: i Possedimenti britannici in Asia* – G. Branchi, *La Penisola di California* – M. T. PARPAGLIOLO, *Hannover, « città nel verde »* – M. BALDOCCHI, *La Cascata Victoria* – G. SCORTECCI, *Fauna degli antipodi: il « Diavolo pungente »*. – 120 pagine, 130 fotografie, 8 cartine, 1 carta geografica a colori, 1 tavola in tricromia, 4 tavole in rotocalco. Abbonamento annuo: L. 50,50 (Estero L. 75-50); semestrale L. 25,50 (Estero L. 38). Un numero: L. 5.

Sempre nuova...
(..... a dispetto del contachilometri!)

In regime Mobiloil la vostra auto non invecchia!

50.000.... 60.000.... 70.000 km.... che importano queste cifre, quando i cilindri, i cuscinetti e gli ingranaggi, efficacemente protetti dalla lubrificazione Mobiloil, si sono usurati in misura tanto trascurabile da non influire minimamente sui consumi specifici?

La manutenzione della vostra auto in regime Mobiloil - Mobiloil per il motore e gli ingranaggi, Servizio Mobiloil per lo chassis (*) - è la più sicura salvaguardia del capitale investito nella vostra macchina.

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

(*) ottenibile presso le Stazioni Servizio Mobiloil.

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

Quindici coperti di troppo

Anonimo lettore di Mantova, che, invocando una «favoletta» apparsa su Le Vie d'Italia *del novembre scorso, ci segnalate un semaforo della vostra bella e assopita città, disciplinante i transiti sotto un voltone, tra una piazza e una via, dove manca persino un vero e proprio crocicchio che giustifichi il luminoso apparecchio – anonimo lettore di Mantova, sul terreno dei «colmi» semaforici noi conosciamo dei casetti molto, ma molto più graziosi. Conosciamo addirittura dei semafori accanto ai quali passeranno in tutto una ventina di automobili al giorno. Se ogni macchina pagasse una lira, il Municipio non si rimborserebbe della corrente. Evidentemente le spese dello strumento, del suo esercizio, della sua manutenzione, della sua sorveglianza per mezzo del vigile pronto a reprimere le trasgressioni, vanno sul bilancio delle spese di rappresentanza, come quelle che tornano a decoro morale del Comune: rappresentanza del traffico che non c'è.*

E conosciamo molti sensi unici, molte soste vietate, molti sensi giratori, molti percorsi obbligati, molti cartelli di limitazione, che in fatto di utilità farebbero concorrenza al famoso mandarino cinese della storiella: tu tocchi un bottone in camera tua, e lui muore d'accidente al suo paese, permettendoti d'incassare un milione. Il gioco di società consiste nell'interrogare la tua coscienza, se ti permetterebbe di schiacciare il bottone.

Milione a parte, il povero mandarino è probabilmente più degno di sopravvivere che molti di quei cartelli infioranti qualche cittadina e anche qualche cittadona. Il pubblico degli utenti, quando li ha visti sorgere, li ha presi per un buon augurio: – caspita – ha pensato – che poderoso aumento di circolazione ha previsto il Podestà per le nostre strade! Evviva il commercio cittadino!

Ma feste e danze apparvero premature. Una superiore ragione di Stato, la necessità di adeguare il consumo di carburanti allo sviluppo del piano autarchico, ha consigliato al legislatore fiscale, l'autunno scorso, i noti inasprimenti sul prezzo della benzina. E il provvedimento, capitato poco prima del «bollo» di gennaio, ha effettivamente sortito, in maggiore o minor misura, l'effetto previsto: in ogni caso la circolazione ha segnato e segna piuttosto un piccolo indugio che un grosso balzo.

Quando si è allestita la mensa per venti coperti, e gli invitati giungono in cinque, che fa il saggio anfitrione? Trattiene gli ospiti con una scusa, e fa sparecchiare i quindici posti esuberanti, perchè attorno alla lunga tavola semivuota i superstiti, freddi e disorientati, si sperderebbero: e il servizio sarebbe inutilmente impacciato.

Invece, non solo i Comuni non hanno sparecchiato, ma qualcuno ha seguitato e seguita ad aggiungere coperti.

Orbene, il «disciplinare la circolazione», per poco che i Padri della Chiesa vi avessero pensato, sarebbe stato certamente incluso fra le opere di misericordia. È un sentimento bellissimo. Ma è il caso di badare, prima di accingersi a praticarlo, che la circolazione ci sia. Vestire gli ignudi: ma se l'ignudo non c'è, e al suo posto si trova una signora in pelliccia, c'è il caso, volendo vestirla a tutti i costi, di ottenere l'effetto contrario...

Il voler super-disciplinare una circolazione, che in molti casi si disciplinerebbe benissimo da sè, più sveltamente, razionalmente, comodamente e – dato il suo livello non certo febbrile – altrettanto sicuramente, non è più un lusso o una debolezza di megalomania municipale, ma un ingombro. E il costringere l'utente a sostare a motore acceso nell'incrocio solitamente deserto; ad allungare il giro di mezzo chilometro, per sfuggire ai sensi vietati o per infilare il controviale dalla testa anzichè dai piedi, o per giungere a destinazione con la macchina voltata in quel dato modo; a cercarsi un luogo di sosta dall'altra parte del quartiere; sbruffare in una fumosa e divoratrice «seconda» per il divieto di superare il veicolo lento – tutto ciò non solo aumenta il disagio e il pericolo (per la maggior permanenza sulla strada, e il maggior numero di traiettorie che si devon tagliare), ma aumenta del 50 per 100 il consumo urbano di benzina.

Se non in omaggio al buon senso, dunque, almeno in omaggio all'autarchia, una parte notevole dei divieti, limitazioni e semafori in molte cittadine minori (e in parecchie località di qualche città maggiore) potrebbe essere oggetto di accurata revisione. In seguito alla quale è probabile che l'autarchia profitterebbe altresì di qualche tonnellata di dischi, paline, tubi di sostegno, lamiere imbutite: ottimo e prezioso ferro per la bilancia commerciale.

al. far.

IL PREZZO DELLA BENZINA

Un opportuno comunicato del 2 febbraio, diramato dal Ministero delle Corporazioni e favorevolmente commentato da qualche grande quotidiano, ha tranquillizzato alquanto il mondo degli utenti d'automobile con la promessa che fino al marzo 1939 la benzina non subirà (malgrado le voci allarmistiche corse in senso contrario) altri aumenti di prezzo, e che, se spostamenti vi saranno, non potranno che essere nel senso della diminuzione.

Benché il concreto valore... economico di questo autorevole intervento ministeriale sia unicamente affidato alle speranze di veder presto realizzata la seconda alternativa, esso non può non avere, in ogni caso, favorevoli e immediate ripercussioni morali sulla circolazione automobilistica, per l'implicito riconoscimento della pubblica utilità e necessità della circolazione stessa. È palese, infatti, che soltanto il timore di veder lo stato d'incertezza degli utenti tradursi

in ulteriore contrazione dell'attività automobilistica, può aver dettato il Comunicato tranquillizzante.

È, dunque, lecito, oggi, invitare gli utenti a prendere atto che, escluso il sospetto di compiere, circolando, opera contraria ai superiori interessi nazionali, esclusa la sorpresa di trovare un bel mattino il cartello del distributore con l'indicazione di prezzi inaccessibili, i preventivi chilometrici per la prossima stagione turistica possono essere ispirati a quel ragionevole sviluppo, che contemperi i desideri singoli con le necessità dell'attrezzatura turistica del Paese, la quale non può prescindere da una certa massa di spostamenti automobilistici interni.

Segnalazioni posteriori d'ingombro per autocarri e rimorchi.

Nuove norme sono state disposte dal Decreto Ministeriale del 12 gennaio 1938 (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 19 del 25 gennaio) sugli apparecchi di segnalazione visiva degli autoveicoli approvati coi precedenti Decreti Ministeriali del 30 maggio e del 28 dicembre 1936.

Esse si occupano particolarmente della « segnalazione posteriore di ingombro », la quale, per tutti gli autocarri provvisti di illuminazione elettrica e per i relativi rimorchi, è obbligatorio sia fatta a mezzo di due fanalini a luce rossa da applicarsi alla maggiore altezza possibile in relazione alle caratteristiche della carrozzeria. Ove si tratti di autocarri o rimorchi a sponde ribaltabili i fanalini rossi saranno invece collocati all'altezza del piano di carico.

Si dovrà inoltre provvedere, sempre relativamente alla categoria degli autocarri provvisti di illuminazione elettrica e relativi rimorchi, a collocare simmetricamente al dispositivo catarifrangente rosso di targa un altro identico dispositivo catarifrangente pure di colorazione rossa. Per i rimorchi naturalmente anche questo secondo catarifrangente sarà a forma di triangolo equilatero con vertice in alto.

Gli autoveicoli speciali per uso militare sono esonerati dall'osservanza di questa norma, come del resto da quelle dei precitati Decreti Ministeriali 30 maggio e 28 dicembre 1936.

Una nuova pubblicazione della C. T. I.: "L'automobilismo in Italia".

Nel momento in cui il problema dell'automobilismo – considerato soprattutto come affrancamento dall'estero non solo nel campo della produzione, che già ha realizzato le più luminose conquiste, ma anche in quello del carburante – è al primo piano nel quadro dell'economia autarchica nazionale, è parso necessario alla nostra Consociazione di cooperare a diffondere la conoscenza del problema con una pubblicazione al tempo stesso informativa e didascalica.

L'automobilismo in Italia nel 1938, che uscirà agli inizi della stagione turistica, sarà più e meglio di un annuario e di un manuale: raccoglierà e offrirà all'industriale e al tecnico come al commerciante, all'automobilista utilitario come al turista, quel complesso di dati, di notizie, di cifre che varranno ad illustrare al lettore i multiformi aspetti di uno fra i maggiori fenomeni tecnici, economici e industriali di questi tempi. La pubblicazione presenterà pure, nella forma più chiara ed accessibile, la vasta materia legislativa che si è andata creando in campo automobilistico. Si tratta, insomma, di una vera e propria guida dell'automobilista; e chi conosce il grado di perfezione al quale sono assurte le pubblicazioni di questo genere a cura della C.T.I., riterrà per certo che anche la presente opera non sarà indegna delle precedenti.

Il volume, di circa 600 pagine in 32°, con ricchissimo corredo di illustrazioni, di tabelle, di prospetti, comprenderà nove parti: la prima, prendendo lo spunto da una breve, vivace rassegna retrospettiva delle conquiste dell'automobilismo, sarà dedicata al vasto, interessante panorama dell'attuale tecnica automobilistica; la seconda illustrerà in sintesi obiettiva la produzione e l'industria nazionale; la terza il commercio; la quarta il Pubblico Registro Automobilistico, che dello sviluppo commerciale dell'automobilismo è presidio e tutela; la quinta le strade e, quindi, l'attuale meravigliosa rinascita del patrimonio stradale italiano. Seguiranno le parti, ugualmente di notevole interesse pratico, dedicate al complesso problema dei carburanti, alla circolazione ed alla legislazione (un «testo unico» delle norme in vigore costituirà una preziosa facile guida per il profano ed anche per lo specializzato), agli autoservizî ed autotrasporti, al turismo automobilistico – tema, questo, che avrà la più ampia e suggestiva trattazione – e, *dulcis in fundo*, ai... tributi automobilistici.

Sono aperte fin d'ora le prenotazioni a questo interessante pratico volume, che verrà posto in vendita ai seguenti prezzi: L. 20 per consegna alla Sede della C. T. I., Corso Italia, 10, Milano; L. 23 franco di porto in Italia, Impero e Colonie; L. 26 franco di porto all'Estero.

Guidatori e guidatrici.

Quante sono in Italia le persone che guidano, o intendono guidare, o si riservano di guidare autoveicoli? Risponde l'Ufficio Centrale di Statistica col numero complessivo delle patenti di guida presentate lo scorso anno al RACI per la vidimazione prefettizia annuale: 444.348, con un regresso apprezzabile rispetto alle 481.102 vidimate l'anno precedente.

Interessante è notare che, mentre il numero complessivo ha ceduto, sono aumentate di un migliaio le patenti riferite a titolari di sesso femminile: da 13.988 a 14.937. Queste cifre, naturalmente, non tengono conto delle patenti nuove rilasciate durante l'anno, che con ogni probabilità tendono ancora a migliorare il rapporto delle patenti femminili su quelle maschili.

Nel rapporto tra patenti vidimate e popolazione, il primo posto spetta alla Liguria, con 19,05 patentati per ogni 1000 abitanti; l'ultimo alla Lucania, con 2,14 patenti vidimate per 1000. La Liguria segna invece il massimo scarto tra autoveicoli effettivamente circolanti (tassati) e numero di patenti, con 187 vidimazioni per ogni 100 veicoli; mentre la Calabria ha offerto lo scarto minimo, accontentandosi di 113,48 patenti per ogni 100 autoveicoli tassati.

Degno di malinconico rilievo è il rapporto medio generale tra le patenti mantenute annualmente attive in Italia e la popolazione: rapporto che non raggiunge l'1 per cento. A titolo di semplice curiosità soggiungiamo che la statistica inglese delle patenti colà rilasciate a tutto il 30 settembre dava il numero di 3.946.703, vale a dire quasi il 9 per cento della popolazione.

Novità per la "Mille Miglia".

La classicissima corsa italiana, che mantiene il suo rango di massima manifestazione dello sport automobilistico mondiale, si svolgerà quest'anno il 3 aprile, con interessanti novità rispetto allo schema tradizionale.

È stato anzitutto modificato il percorso, reso più veloce dall'abbandono dell'ondulata e mediocre Firenze-Roma e dalle pericolose strade appenniniche tra Foligno e Ancona. Il nuovo tracciato è il seguente: Brescia - Piacenza - Bologna - Firenze - Autostrada -

Pisa - Grosseto - Tarquinia - Vetralla - Roma - Terni - Foligno - la Scheggia - Passo del Furlo - Fano - Rimini - Bologna - Ferrara - Padova - Autostrada - Mestre - Treviso - Vicenza - Brescia: km. 1640.

È stato, in secondo luogo, modificato il regolamento nelle categorie delle macchine ammesse (adottando i limiti della nuova formula internazionale dei Grandi Premi: 3000 cmc. compressore, e 4500 cmc. ad alimentazione naturale – e aprendo la categoria turismo alle macchine di serie spinte e modificate) e nella dotazione di premî, molto più elevata, specialmente per le vetture da turismo, comprese nella nuova denominazione di «categoria sport nazionale».

Infine saranno spostati anche i consueti criteri dell'ordine di partenza, anticipando l'orario dei bolidi destinati alle maggiori velocità assolute, in modo che la loro fatica potrà conchiudersi interamente nel periodo di luce diurna, con ovvî vantaggi d'ordine tecnico (tutti i primati velocistici saranno ampiamente battuti) e d'ordine spettacolare.

Anche nell'intervento di marche e piloti stranieri la prossima 12ª edizione della Mille Miglia si annuncia particolarmente combattiva e interessante.

Multum in parvo.

Il 28 gennaio, nella riunione tedesca dei primati sull'autostrada di Francoforte, che costò la vita all'asso Rosemeyer, Rodolfo Caracciola, con la *Mercedes Gran Premio* formula 1937, opportunamente modificata, ha sfiorato sul chilometro lanciato la formidabile media di 437 km. orari.

Il superbo evento sportivo, offuscato dalla tragedia che si abbatté sull'*Auto Union* e sullo sport tedesco, non fu inteso forse in tutto il suo significato, che è duplice. Particolare da un lato, e specialmente istruttivo per noi Italiani, in quanto rivela i continui progressi realizzati dall'industria tedesca, cavalleresca ma sempre più difficile rivale della nostra riscossa automobilistica. Generico e universale, d'altro lato, in quanto svaluta e annichilisce il primato mondiale di Eyston, che nella sua ancor recente prova, portata sugli scudi dalla stampa internazionale, aveva dovuto impiegare un mostro di 5000 cavalli, per raggiungere una velocità del 15% superiore all'odierna registrata da Caracciola con 600 cavalli e 900 kg. di peso!

Il riservato commento da noi fatto a suo tempo alla prova di Eyston, dove segnalammo l'inaudita sproporzione tra mezzi e risultati, viene così confermato dal nuovo primato tedesco.

Si può sostare sull'autostrada per...?

Tutti i regolamenti speciali delle Autostrade prevedono il divieto di sostare, tranne i casi di assoluta necessità e di forza maggiore.

Una sera dello scorso inverno, durante una nevicata, un industriale torinese ritornava solo in macchina da Milano a Torino, quando il freddo, la tensione nervosa e l'età lo persuasero, tra casello e casello, a non più rinviare il soddisfacimento di una piccola operazione di carattere idraulico, per l'espletamento della quale, del resto, neppure sugli spiazzi dei caselli non sono ancora sorti gli appositi monumentini. Accostò la macchina al ciglio destro, lasciandone naturalmente accesi i fanali, ivi compreso il vistoso segnale rosso posteriore, e smontò per la sua faccenda. Ma pochi secondi dopo una vettura sopraggiungente, disorientata dal nevischio, piombò sulla vettura vuota, facendola precipitare dalla scarpata.

Alla richiesta di risarcimento, l'investitore obbiettò l'abusiva fermata sull'autostrada, in condizioni di particolare pericolosità per le condizioni atmosferiche, sostenendo che la causa della sosta non poteva rien-

trare tra quelle di forza maggiore, e contestando all'industriale di non essersi fermato nello slargo di un casello, appartato dalla traiettoria dei sopraggiungenti. Richiese pertanto, in via convenzionale, il ristoro dei danni proprî, e subordinatamente il compenso dei danni per colpa reciproca.

Il Pretore di Torino, accogliendo le richieste dell'attore, ha condannato il sopraggiungente a risarcire l'integrità del danno, ritenendo in diritto che la causa di assoluta necessità e di forza maggiore giustificante la sosta sull'autostrada va intesa con criterio di relatività e di praticità, criterio comprensivo anche dell'originale fattispecie in esame.

Geometria... novecentista!

Anche la geometria solida segue la moda novecento dell'utile originalità. Si riteneva un tempo (e se ne era anche chiarito il «perché», su queste colonne, dal nostro «Cristoforo») che i fari proiettori d'automobile non potessero avere altra forma che quella paraboloidica, essendo la parabola l'unica figura geometrica che riflette parallelamente tutti i raggi emessi da una sorgente luminosa posta nel suo «fuoco».

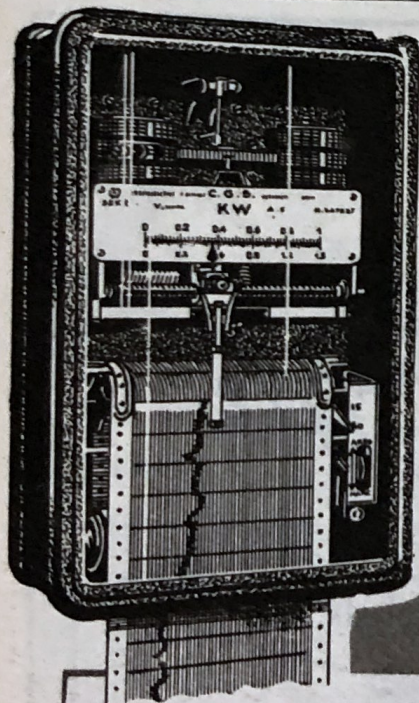
Ora una casa specializzata italiana, la Carello, su licenza costruttiva della tedesca Notek, si è accinta con prove esaurienti a dimostrare il contrario: cioè la possibilità di dare ai proiettori la forma ellissoidica. L'ellissi ha la proprietà di riflettere i raggi luminosi emessi da uno dei suoi due «fuochi» nell'altro fuoco: in uno è posta la lampadina, mentre l'altro, data la forma allungata dell'ellissoide, cadrebbe molto più avanti del cristallo. Si approfitta della traversata di questo cristallo, sostituito da una serie di elementi prismatici, ad opera dei raggi riflessi, per deviarli e creare il fascio rispondente all'esplorazione della zona stradale più opportuna alle esigenze automobilistiche. Il vantaggio del riflettore ellissoidico sul classico paraboloidico è evidente: mentre nel tipo classico la zona utile alla riflessione è limitata ed il proiettore risulta «piatto», e per elevare il suo coefficiente luminoso non c'è che assegnare ad esso un diametro molto grande, nel nuovo tipo una superficie molto maggiore partecipa alla riflessione, malgrado la limitata potenza luminosa e il modesto diametro dell'apparecchio. Si ha, insomma, un proiettore di maggior rendimento e meno abbagliante.

Si riparla dell'idrogeno.

Una potente società inglese di trasporti, ha trasformato buona parte dei proprî veicoli per adattarli sia all'impiego d'idrogeno puro, sia alla combustione mista idrogeno-nafta.

Nella sua annuale relazione la suddetta società ha ora riferito in termini assai lusinghieri su questi sistematici esperimenti. Specialmente la combustione mista idrogeno-nafta ha dato, nonostante l'elevato costo del gas, risultati economicamente apprezzabili, per la possibilità di bruciare nafte molto più pesanti e scadenti, e perciò di minimo costo. È pure stato rilevato dalle autorità inglesi, sugli autobus della Compagnia alimentati a idrogeno puro, il grande vantaggio di avere, nei vasti agglomerati urbani, degli scarichi innocui, inodori e incolori, igienicamente preziosi in confronto ai residui degli idrocarburi.

La stessa Compagnia ha attrezzato un reparto per la produzione in sede dell'idrogeno, che ottiene elettroliticamente dall'acqua, commerciando come sottoprodotto l'ossigeno ricavato dalla scomposizione elettrolitica.

Certo la società inglese si è assicurata l'energia elettrica a prezzi assai inferiori a quelli correnti in Italia, dove l'esperimento non potrebbe che riuscire, oggi, economicamente disastroso.

CICLO - MOTO - TURISMO

LA 19ª MOSTRA DEL CICLO E DEL MOTOCICLO

La 19ª Mostra del Ciclo e del Motociclo, che si è svolta a Milano nel Palazzo della Permanente durante l'ultima decade di gennaio, era stata posta sotto il segno dell'autarchia. Espressione non formale, perché, se esiste un mezzo di trasporto a caratteristiche eminentemente autarchiche, questo è il veicolo a due ruote. Uno studio compiuto dagli ordinatori della Mostra ha messo in evidenza che le materie prime d'importazione, compresa la gomma, incidono sul peso totale della motocicletta per il 6% circa e per il 9% sulla bicicletta. Si tratta per lo più di metalli, come il rame, lo stagno, il nichel, il cromo, che si cerca intensamente di sostituire e che in ogni caso rappresentano pochi grammi (un paio di chilogrammi per la motocicletta) dei molti che pesa il veicolo.

In quanto al materiale per i pneumatici, è noto che lo studio dei processi per la produzione industriale di succedanei è già in uno stadio avanzatissimo e che la gomma sintetica non è più un ritrovato di laboratorio, ma una materia che ha fatto le sue prove e che, se attualmente costa sensibilmente più cara della gomma naturale (svantaggio questo che potrà attenuarsi con una produzione su grande scala) ha il pregio di offrire una maggior resistenza all'usura e quindi una durata di gran lunga superiore a quella del prodotto naturale, vantaggio questo che non potrà mai scomparire.

Del resto, la battaglia per l'affrancamento dell'industria motociclistica italiana è battaglia ormai ventennale; e non c'è che da volgersi indietro e ricordare l'epoca delle prime mostre milanesi per convincersi dell'importanza di questa battaglia e per apprezzare l'entità dei risultati ottenuti, primo fra tutti la creazione di una nostra industria dell'accessorio e delle parti staccate, oggi fiorente e modernamente attrezzata, per assicurare la continuità e il progresso della costruzione italiana.

In una riunione di espositori, industriali e commercianti, il gr. uff. Fernando Tommaselli non ha mancato di mettere in evidenza lo sforzo compiuto ed ha auspicato la realizzazione di un tipo di motocicletta economica, che trovi la più larga diffusione sul mercato e possa completare l'opera di potenziamento del motociclismo italiano, moltiplicando il nostro patrimonio motoristico ed intensificando la circolazione. Così deve intendersi lo sviluppo del tema autarchico.

La macchina economica?

La 19ª edizione della Mostra internazionale si è imposta per la varietà dei modelli esposti, per il loro alto pregio costruttivo, per l'eleganza delle finitura, per la dovizia degli accessori. Tutti gli esemplari, con o senza motore, hanno un'impronta singolare di distinzione che, anche per i tipi utilitari, non è mai la caratteristica del modello economico.

Si è già accennato altre volte alle condizioni particolari del mercato italiano, determinate dalle esigenze della clientela che richiede macchine di altissima efficienza e quindi di costo elevato. La campagna per la riduzione dei prezzi contrasta inesorabilmente con la tendenza alla realizzazione di modelli pregiati e la ricerca del punto d'equilibrio è quanto mai faticosa e difficile. La motocicletta a minor costo, che si vende a poco più di 4000 lire, è una monocilindrica di 250 cmc., con valvole laterali, capace di sviluppare una velocità di 90 km. all'ora, cambio a tre marce in blocco col motore, frizione a dischi multipli, testa in lega leggera. Con 500 lire in più la macchina può essere attrezzata con sospensione posteriore elastica. Bastano questi dati a convincerci che siamo in presenza di una macchina utilitaria (il consumo è indicato inferiore ai 3 litri per 100 chilometri), non di una macchina di costruzione economica.

La Mostra non presenta novità folgoranti o rivoluzionarie, anche se abbondano i modelli nuovi. Le novità, logicamente, bisogna ricercarle nel progresso costante dei tipi esistenti, e certe smanie, certi isterismi, di cui – bisogna riconoscerlo – è in buona parte colpevole la clientela, per la ricerca di modelli nuovi ad ogni costo, rovesciando ogni due anni la posizione del motore o quella delle valvole o il comando del

cambio, sono, a nostro avviso, criticabili, poiché non si conciliano con i principî di una sana economia industriale. All'odierno stadio di evoluzione, un modello razionalmente concepito può perfezionarsi e raggiungere, senza trasformazioni radicali, rendimenti sempre più elevati, attraverso un lungo ciclo di esistenza, pur apparendo all'avanguardia del progresso.

L'affermarsi di un modello è segno di maturità nella costruzione, assai più che il succedersi e il sovrapporsi di modelli non inspirati a nuove soluzioni tecniche, ma provocati da preoccupazioni commerciali, stimolanti artificiosi della sensibilità del mercato.

Tendenze costruttive.

Non rifaremo la rassegna particolareggiata della 19ª Mostra, alla quale erano presenti le marche Guzzi, Bianchi, Gilera, Benelli, Sertum, Taurus, Mas, M.M., C.M., Astra, Simplex, Miller-Balsamo, Ganna, Dei, Fusi, Seiling, Linx, Lotto, Galbusera. Preferiamo cogliere qualche aspetto più significativo delle macchine e dei motori esposti alla Permanente. Abbiamo accennato all'esistenza di modelli utilitari, ma quella che domina è ancora la tendenza sportiva che si traduce in esemplari di altissimo pregio.

La Guzzi ha messo in linea una 250 da vendersi a un prezzo di poco superiore alle 4500 lire, il cui telaio è costruito con elementi di lamiera stampata; ma la stessa casa ripresenta lo stesso modello con elementi tubolari a motore più spinto, capace di fornire 12 cavalli, realizzando un esemplare di comportamento brillante, che raggiuge i 115 all'ora. E Bianchi, adottando su tutti i suoi modelli commerciali la sospensione elastica, dimostra che la nostra maggiore costruzione motociclistica è intonata, non c'è dubbio, alle soluzioni d'avanguardia e alle realizzazioni della tecnica più progredita.

Si è notata una certa ripresa della 350 cmc. L'Astra ha costruito una nuova macchina di questa cilindrata a valvole in testa e doppio tubo di scarico, la cui velocità è di 110 km. all'ora. Con intendimenti più utilitari ha progettato la sua nuova «Sei» l'ing. Seiling, con un motore a valvole laterali di 72 mm. di diametro per 75 di corsa, di sobrio disegno, di limitato consumo, ed una velocità di catalogo di 95 km. all'ora.

Mentre si attende la Sertum 175, che dovrebbe preludere alla ripresa delle motoleggere, la Casa milanese ha esposto, accanto alla 500 a due cilindri – che è il solo modello commerciale italiano policilindrico – una 500 monocilindrica e una 250 speciale, a valvole in testa, di caratteristiche eminentemente sportive. Eguali tendenze ha la produzione della Taurus, che conserva l'applicazione del telaio elastico con barra di torsione; ma ha pure studiato un telaio oscillante con una semibalestra, ed ha presentato un nuovo blocco-motore da 500 cmc., in cui trovano larga parte le leghe leggere. Anche questo motore, di cui si attendono le prove, è destinato a una macchina sportiva velocissima.

I bolidi e le motoleggere.

Tra le tendenze costruttive interessanti citiamo il diffondersi dell'uso delle molle a spillo, lo studio di distribuzioni chiuse in scatole e abbondantemente lubrificate, l'impiego di aste completamente guidate per il comando delle valvole (come ha fatto la Gilera), la registrazione automatica delle sospensioni elastiche.

Due motori di nuovissima concezione ha esposto Galbusera: si tratta di un quattro cilindri 250 e di un otto cilindri 500 (che ripete due volte lo schema del 4 cilindri) disposti trasversalmente a V., entrambi funzionanti a due tempi e sovralimentati con compressore. Concezione originalissima; ma é doveroso attendere il responso dell'esperienza pratica, poiché sono note le difficoltà che si oppongono alla messa a punto di un due tempi, tanto più se policilindrico. In ogni caso, si tratta di esemplari da corsa, poiché, tra l'altro, il motore a due tempi e a più cilindri si trova in svantaggio nei confronti del quattro tempi e del monocilindrico agli effetti della tassazione fiscale.

E poiché siamo in tema di macchine da corsa, ricordiamo che a Milano sono state ammirate la superba 250 Guzzi, che ha trionfato al *Tourist Trophy*, e la quattro cilindri Gilera carenata, con la quale Taruffi ha conquistato la brillante serie di primati mondiali. Ora si attende l'uscita della nuova Guzzi da corsa, sovralimentata con compressore, alla quale la casa di Mandello sta lavorando assiduamente.

Passando dai bolidi alle motoleggere e alle biciclette a motore, ricordiamo che in questa categoria il mercato italiano è rappresentato da Dei, con motori da 98 e da 125 cmc.; dalla Livia, pure da 98 cmc.; dalla Miller-Balsamo della stessa cilindrata; dalla 120 cmc. Sertum. La rassegna motociclistica milanese si chiude con le macchine straniere: le tedesche B.M.W. e D.K.W. e le inglesi Ariel e Triumph.

Un cenno particolare merita la Mostra degli accessori e delle parti staccate, la quale, con la ricchezza e la perfezione degli esemplari esposti, documenta la piena indipendenza della nostra industria. Tra i brevetti più interessanti citiamo il mozzo a frenatura e a reazione centrale «2000», in cui il tamburo del freno fa parte integrante del mozzo e lo sforzo per la frenatura si esercita nel piano centrale del mozzo, cosicché l'azione frenante risulta più energica, più equilibrata, senza gravi sollecitazioni negli organi.

I mototrasporti.

Delle biciclette si è detto ampiamente in altra parte, con particolare riferimento al cicloturismo: notiamo soltanto che si va affermando l'impiego delle leghe leggere (era esposta una macchina del peso di 9 kg.). In quanto alle soluzioni cosiddette rivoluzionarie, preferiamo attendere l'esito delle prove pratiche su strada, che con la bella stagione riprenderanno intensamente, e il risultato del Concorso indetto dal Sindacato inventori.

Altro campo di interessante osservazione: il mototrasporto, che ha acquistato un'importanza nazionale profondamente legata alle necessità autarchiche del Paese. Esso appare come il sistema meccanico più economico, sia per il ridotto consumo, sia per il minor ingombro, sia per le doti di manovrabilità proprie del motociclo. Nel settore delle piccole portate, delle distanze limitate e in particolare dei trasporti urbani, esso appare insostituibile e la sua diffusione è in relazione diretta con l'evoluzione e l'incremento del traffico.

Forse per il passato si è caduti nell'errore di trascurare l'importanza industriale del motocarro, e lo si è concepito sotto forma di un adattamento della motocicletta. Sono sorte allora soluzioni di fortuna, irrazionali, di scarsa durata e di esercizio antieconomico. Poi, fortunatamente, questa concezione è tramontata, e l'unità e l'armonia costruttiva del motoveicolo sono state risolutamente affrontate e poste alla base della produzione.

Non più soluzioni di compromesso, ma una costruzione chiaramente impostata sulla conoscenza delle necessità di questo tipo di trasporto, con una scelta adeguata del motore, delle sospensioni, delle trasmissioni, con uno studio brillante delle esigenze della carrozzeria e della protezione del guidatore. E tutto questo senza distaccarsi oltremodo dai principi della costruzione motociclistica, affinché la produzione risulti quanto più possibile economica e lo sviluppo del mototrasporto venga a coincidere con il potenziamento generale dell'industria del motociclo.

I mototrasporti hanno preso parte a un concorso – di cui riferiremo in altro numero – mostrando i progressi compiuti e ponendo in esame notevoli soluzioni, tra cui quella prettamente autarchica (che si aggiunge al motocarro ad accumulatori già sperimentato) del veicolo funzionante a metano.

C. cc.

Il cicloturista alla Mostra del Ciclo.

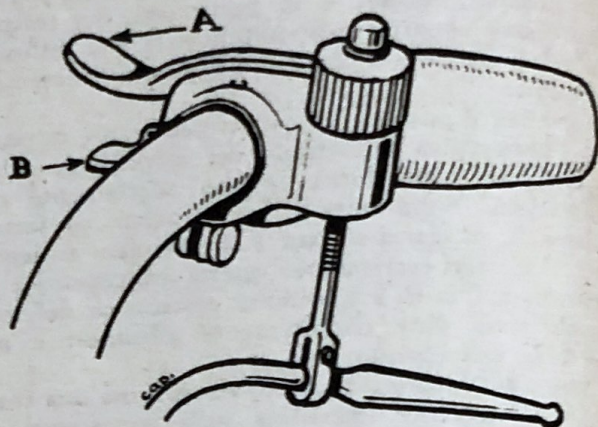
Il cicloturista che ha visitato l'Esposizione del Ciclo, non vi ha certo trovato nè molte cose, nè molto evidenti. Ha trovato, cioè, più che altro, parti di macchina, qua e là sparse e confuse col resto, e diversi accessori, magari studiati per tutt'altro uso, ma che si prestano bene all'impiego cicloturistico.

La prima assenza che il visitatore nota, perchè veramente assoluta, è quella delle macchine propriamente studiate ai fini cicloturistici. Una specie di eccezione la si può vedere in un paio di tandem (veicoli normalmente destinati al turismo), abbastanza ben fatti, che il pubblico ha potuto ammirare. Non ci intratteniamo su di essi, perchè ne parleremo in apposito articolo. Torniamo, dunque, alle macchine da turismo. Assente la macchina che descrivemmo l'anno passato (doveva partecipare, ma all'ultimo momento si astenne), non si poterono vedere all'Esposizione che poche macchine alleggerite (mediante l'impiego, del resto limitato, di varie parti in duralluminio), con le quali alcuni costruttori credono d'aver risolto il problema. Cosa ovviamente impossibile, perchè si tratta di biciclette sostanzialmente eguali a

UN NUOVO CAMBIO DI VELOCITÀ (A SETTE RAPPORTI).

quelle già in uso. Abbiamo notato un interessante esemplare da donna, con telaio a tubi diritti, manubrio sport, ma montato con tubolari normali, certamente poco confortevoli in genere e per il sesso femminile in ispecie.

Il materiale più interessante era, dunque, da ricercarsi fra le parti staccate e gli accessori. Abbiamo così rivisto le coperture semiballon, con fianchi bianchi e battistrada in para, di cui già parlammo. Oggi sono le sole gomme di para che si trovino in commercio, e ciò è una ragione di più per farle preferire al cicloturista. Abbiamo pure notato che continua regolarmente la fabbricazione dei cerchi in duralluminio, come pure di quelli di legno «armati».

Abbiamo, poi, ritrovato l'ormai affermatosi cambio di velocità a tendicatena e deragliatore (era esposto anche un nuovo cambio graduale, del quale però non conosciamo ancora le prerogative). Evidentemente si cerca di estendere sempre più il numero dei rapporti: infatti, abbiamo ammirato bellissime ruote libere a quattro e a cinque corone, con una gamma di dentature assai estesa (da 13 o 14 denti fino a 24). Esse vanno usate con catene adatte, un po' più strette delle normali. Nonostante le cinque corone, queste ruote libere non pesano eccessivamente, essendo alleggerite mediante fori.

UN NUOVISSIMO «RALLENTATORE» CHE CONSENTE DI MANTENERE LA FRENATURA NELLA DISCESE LUNGHE.

Nel campo dei freni, la maggiore novità era costituita dai freni ad espansione in duralluminio, che più volte si affermarono nei concorsi cicloturistici francesi. Naturalmente non mancava l'ormai classico freno contropedale, con o senza cambio di velocità incorporato.

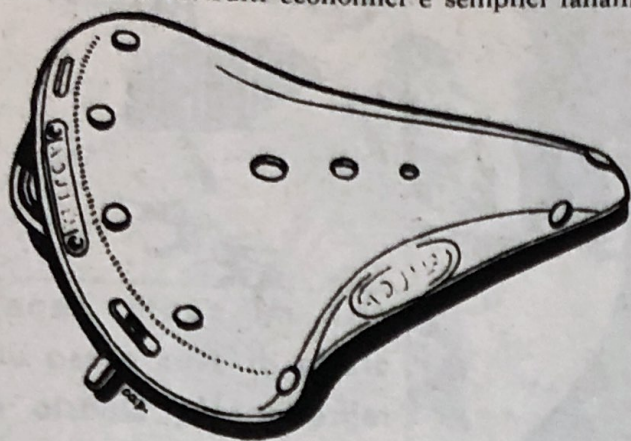
Una novità interessante concerne un sistema speciale di comando dei freni, di qualsivoglia tipo essi siano. Si tratta di un caratteristico manubrio che ha le due parti, destra e sinistra, articolate. Esse portano ciascuna una levetta che comanda uno dei due freni. La frenatura si effettua facendo alzare (tirandole verso l'alto) le impugnature del manubrio. Bisognerebbe farne un'esauriente prova per valutare se questo manubrio sia di uso conveniente per il cicloturista. Ma anche *a priori* non se ne può dare un giudizio sfavorevole.

Un'altra piccola novità si riferisce ai comandi dei freni. Ne diamo notizia documentata da una figura, perchè in proposito fummo più volte interpellati da cortesi lettori cicloturisti. Si tratta di un « rallentatore », apparecchio che consente di mantenere una certa frenata nelle lunghe discese. Quando l'apparecchio funziona (per neutralizzarlo si agisce sulla levetta *B*), se si alza la leva del freno questa resta nella posizione assunta. Per liberare il freno di nuovo bisogna premere, col pollice, l'apposita leva *A*. Il congegno è costruito per i consueti manubri, ma si può applicare ad ogni tipo e ad ogni leva di freno.

Quanto a selle, oltre alla nota e razionale « superflex sport », abbiamo trovato una bella novità, prodotta dalla stessa casa. Si sa come la sella più razionale sia quella di tipo da corsa, che si impiega tuttavia limitatamente, perchè non tutti riescono a fare il non confortevole tirocinio di adattamento. Il più grave inconveniente, per molti cicloturisti, che la sella da corsa presenta è quello di essere alquanto stretta. La

UNA MANTELLINA ASSAI PRATICA IN CASO DI MALTEMPO.

novità di cui abbiamo detto è una sella di tipo corsa, ma notevolmente più larga. Siccome, poi, è costruita con materiale specialissimo, si tratta di un accessorio che può essere apprezzato da esperti intenditori.

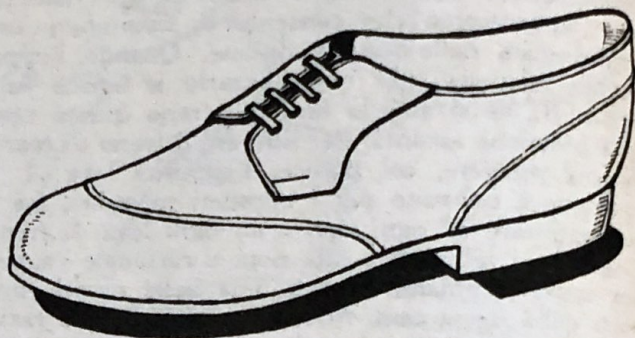
Qualcosa di nuovo abbiamo visto anche tra la vasta produzione di materiale elettrico per l'illuminazione. Si sono costruiti economici e semplici fanalini

UNA NUOVA, COMODA E RAZIONALE SELLA DI TIPO « CORSA ».

a due parabole, i quali, con una sola sorgente elettrica (dinamo o più spesso pila) e una sola lampadina, forniscono la luce bianca anteriore e la rossa posteriore. Non risolvono proprio il problema dell'illuminazione, ma costituiscono un semplice sistema (per chi viaggia normalmente di giorno e solo eccezionalmente di notte) per viaggiare sicuri e in regola con le norme stradali.

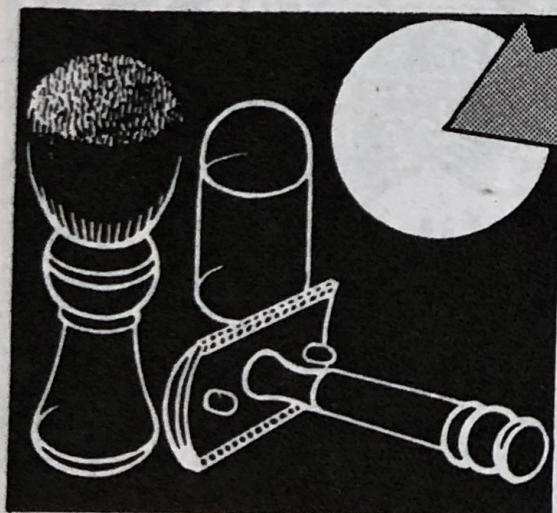
Abbiamo, poi, trovato un nuovo impiantino a dinamo (di costruzione italiana), che ha due interessanti caratteristiche: il perno dell'indotto è montato su un cuscinetto originale (si tratta di una serie di ramelle di fibra). Infine, il faro è munito di una resistenza (da inserire mediante un commutatore esterno), la quale evita il caso eventuale che l'eccesso di corrente (che normalmente raggiunge i 3 watt) bruci la lampada. Ciò costituisce un semplice sistema antiabbagliante e consente di viaggiare tranquillamente, anche lungo forti discese.

Le ultime novità degne di nota si riferiscono all'equipaggiamento. Si sa quale importanza esso abbia per il cicloturista. Se il cicloturismo è così diffuso all'estero (anche in Paesi a clima pessimo, come l'Inghilterra), lo si deve alla diffusione di pratiche attrezzature, facilmente reperibili a prezzi equi.

È, dunque, utile che anche da noi si trovino elementi costruttivi veramente razionali. Abbiamo notato, alla Mostra, mantelline di tela sottile gommata, ampie e con cappuccio, veramente pratiche e provvidenziali in caso di maltempo. Abbiamo ammirato inoltre comodi giubbetti dello stesso tessuto, i quali, ripiegati, occupano un volume del tutto insignificante.

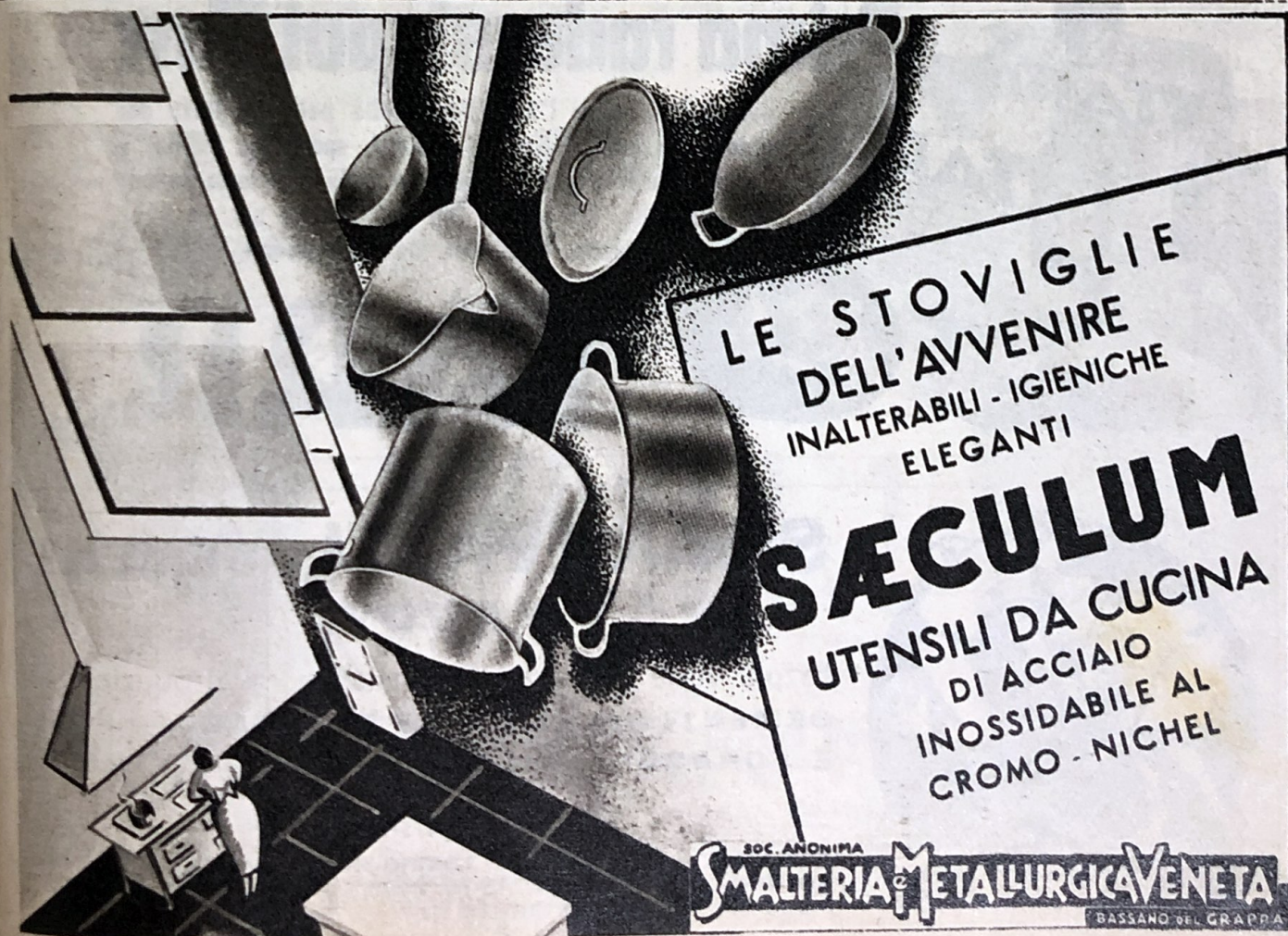
Ultima praticissima novità, dovuta alla stessa casa che produce la nuova sella di cui abbiamo parlato: una scarpetta indicatissima per il cicloturista. Essa presenta questa novità: la suola è di cuoio spesso e la tomaia vi è cucita, rendendo così possibile la risuolatura. Siccome, poi, si fabbrica anche in pelle marrone e in forma usuale (come il tipo « Derby » qui

UNA NUOVA SCARPA DA CICLISTA ASSAI PERFEZIONATA E CONSIGLIABILE PER IL CICLOTURISMO.

figurato), si può usare, specie nella buona stagione, senza che nessuno avverta che si tratta di una scarpa da ciclista. È, insomma, leggera, ma consente di camminare comodamente.

E. CAP.

VARIE

Gli scritti geografici di Carlo Errera.

Il Comitato Nazionale per la Geografia ha voluto onorare la memoria di un nostro Geografo insigne, Carlo Errera, per lunghi anni Professore nella R. Università di Bologna, spentosi il 27 maggio 1936, raccogliendo in un volume (C. Errera, *Scritti geografici*, Zanichelli, Bologna 1937, L. 25) un manipolo di « scritti minori », articoli e prolusioni, che per essere sparsi in riviste, giornali, atti accademici erano difficilmente accessibili. In una densa prefazione il Prof. R. Almagià ricorda la figura umanissima e l'opera multiforme del Maestro nel campo della geografia storica e antropica, della storia della geografia e della sua cartografia, ma anche della geografia fisica, e spiega i criteri seguiti nella scelta degli scritti pubblicati.

Di essi, 6 riguardano la geografia storica e la toponomastica, 5 la storia della geografia e della cartografia (i due studi sui viaggi dei Caboto nell'America Settentrionale e Meridionale appartengono al periodo in cui l'A. preparava « L'Epoca delle Grandi scoperte geografiche », l'opera che è forse il suo maggior titolo alla riconoscenza degli Italiani); 5 sono gli articoli o prolusioni di argomento vario. Fra questi ultimi, è tuttora di vivissimo interesse il discorso sugli « Orizzonti odierni della geografia », pronunziato il 10 novembre 1928 all'Università di Bologna, mirabile appassionata sintesi dei compiti della geografia nella vita delle Nazioni e nella lotta per la conquista e l'utilizzazione delle risorse terrestri. Nè meno attuale è il discorso sui « Problemi fondamentali dell'Africa Moderna », pronunziato per l'inaugurazione dell'anno accademico 1933-34 all'Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali di Bologna. Il volume si chiude con un elenco degli scritti geografici dell'A. La C.T.I., che nel Prof. Errera contava un collaboratore e un consulente prezioso (Egli faceva parte, tra l'altro, della Commissione per l'aggiornamento dell'*Atlante Internazionale* e aveva collaborato a *Gli Stati del Mondo*), saluta con simpatia vivissima la pubblicazione e la raccomanda a quelli tra i Soci, e sono moltissimi, che s'interessano di studi geografici.

L'alfabeto nella storia della civiltà.

È l'opera di un grande erudito e poliglotta, David Diringer, nato nel 1900 in Galizia – come narra Guido Mazzoni nei « Preliminari » al volume – ed emigrato in Italia nel 1923, dove compì i suoi studi e prese la cittadinanza. Dal 1934 è libero docente in Antichità ed Epigrafia orientali.

Opera naturalmente erudita e ragionata, che, mentre serve a diffondere la conoscenza della materia, ne amplia i confini sin ora raggiunti con nuove importanti ricerche e teorie, come quelle che dimostrano il trasformarsi continuo, per secoli e per millenni, della scrittura alfabetica in segni o modificati o accresciuti o tolti, a rappresentare suoni più o meno diversi dagli originarî.

Partendo dalle origini dell'alfabeto nord-semitico, dal quale derivano, con poche eccezioni, tutte le altre scritture alfabetiche, la prima parte dell'opera (Editore, G. Barbèra, Firenze, pagg. XLVIII-800 in 8°, con circa 1000 illustrazioni, L. 150) dà uno sguardo generale ai sistemi di scrittura che presentano una forma meno evoluta, ossia alle scritture ideografiche

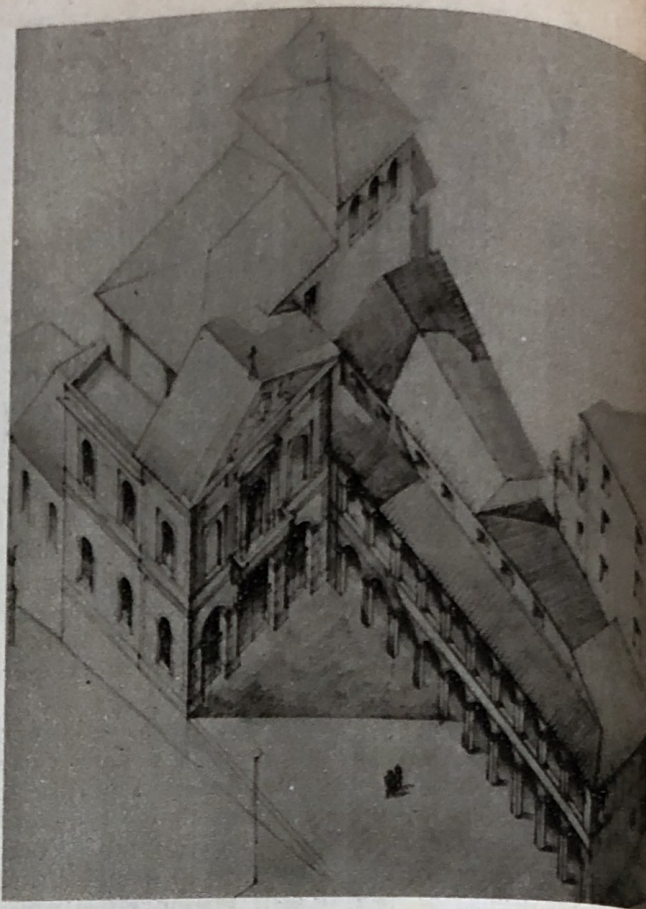
e sillabiche; poi si occupa delle scritture alfabetiche derivate, direttamente o indirettamente, da quelle semitiche, ricercando l'origine dei diversi alfabeti, compreso il greco e specialmente l'etrusco; concludendo la trattazione con uno sguardo generale all'evoluzione dell'alfabeto latino dalle sue origini alla conquista dell'universale dominio, non senza qualche incursione nel campo delle scritture americane e indiane.

L'A. mette in bella evidenza il compito di Roma e dei suoi successori nella unificazione dell'alfabeto. Senza l'intervento di Roma la scrittura si sarebbe divisa in centinaia di grafie nazionali o religiose. L'opera di Roma in questo campo dura tuttavia.

Vario, acuto, piacevole il diffuso capitolo dei *preliminari*, dettato dal Mazzoni. Le illustrazioni sono preciso e attraente commento al testo, che pur riesce chiarissimo ed accessibile anche a lettori di media cultura e non ha l'intonazione tecnica, nè accademica di chi si rivolge esclusivamente a specialisti.

Siena per il Santuario Cateriniano.

Si è costituito a Siena il *Comitato promotore del riordinamento edilizio del Santuario Cateriniano*. Poichè la Casa di S. Caterina, insigne di ricordi storici e artistici, si trova come oppressa e soffocata dalla mole antiestetica della Chiesa già parrocchiale di S. Antonio, oggi non più officiata, e da misere abitazioni circostanti, è sorta l'idea di trasformare la località in cui trovasi il Santuario secondo un piano studiato dall'architetto senese Bruno Bruni, approvato da tutte le Autorità senesi civili ed ecclesiastiche. Il progetto è inteso principalmente ad armonizzare la elegante linea architettonica della vecchia Casa cateriniana con quelle di nuova costruzione.

Una eletta schiera di cittadini si è costituita in Comitato promotore per raccogliere i mezzi necessari all'esecuzione di un'opera degna di S. Caterina, che è per Siena quel che S. Francesco è per Assisi.

PROGETTO PER LA SISTEMAZIONE EDILIZIA DEL SANTUARIO.

Una carta originale...

... è quella della Diocesi di Brescia, redatta dal prof. Giovanni De Agostini, pubblicata sotto gli auspici della Giunta Diocesana A.C.I. e dedicata a S. E. Monsignor Giacinto Tredici, Vescovo di Brescia.

È una Carta ottimamente eseguita, alla scala di 1:125.000 e, quindi, ricca di particolari anche nuovissimi, come quelli relativi ai confini di Diocesi e di Vicariato, mentre sono indicate con segni opportuni le sedi di Vicariato e le Parrocchie.

I pregi caratteristici di questa carta veramente importante possono essere valutati soltanto da chi conosca per esperienza quanto sia difficile mettere insieme i limiti territoriali delle giurisdizioni ecclesiastiche sopra accennate.

Molti quesiti relativi alla sola Provincia di Brescia sono stati risolti con accurate inchieste e con sopraluoghi. Non resta che da esprimere un augurio: quello che l'esempio di Brescia venga imitato dalle altre 93 Provincie d'Italia.

Razze canine e feline.

Non pochi di noi si meravigliano talora che della brava gente affaccendata e non priva di preoccupazioni si adatti a tenere in casa cani e gatti e a sopportare pazientemente i non piccoli onere e fastidi che ne derivano. Leggete questo bel volume *Razze canine e feline* di Fiorenzo Fiorone (Casa Editrice Società Anonima « E. S. T. » Torino, L. 60), e se non avete ancora in casa vostra un cane o un gatto, ve ne farà sentire il desiderio e vi aiuterà a trovare « l'animale » (non « un animale ») che, per razza, tendenze, caratteristiche, ecc., risponderà meglio ai vostri gusti, al vostro senso estetico e ai vostri bisogni.

Il libro, infatti, è una trattazione rigorosamente scientifica, e tuttavia intelligentemente volgarizzata, di tutte le razze canine e feline esistenti, col sussidio di circa 400 magnifiche illustrazioni e 15 tavole fuori testo, alcune delle quali in *offset* e tricromia, che riproducono esemplari delle razze più rare, pregiate ed originali. L'allevatore, il cinofilo, lo zootecnico, persino il veterinario può trovare in queste pagine materia di studio.

Passeggiate campane.

È il titolo di un nuovo recentissimo libro di Amedeo Maiuri, soprintendente alle Antichita della Campania, pubblicato dall'Editore Hoepli (320 pag. in 16°, con 60 tavole fuori testo, L. 20) e inteso a riprendere « la buona e salutare tradizione dell'archeologia peripatetica, introdotta con l'ottocento classico e romantico », offrendoci un quadro ampio ed organico della Campania monumentale e paesistica, che egli conosce per averla percorsa in ogni senso alla ricerca delle antiche tracce millenarie della sua civiltà, e di cui rievoca in queste pagine la storia, traendone gli elementi non solo dai ruderi, ma dal volto stesso degli uomini e delle cose e dagli stessi aspetti della natura. Un itinerario, insomma, culturale e spirituale, che s'ispira alla tradizione ormai lontana del Boissier e del Gregorovius.

Il Duce e il Fascismo nei canti dialettali.

Duecentocinquanta e più componimenti poetici dialettali in ogni metro e senza metro sono stati raccolti nel volume *Il Duce e il Fascismo nei canti dialettali d'Italia* (edizione del « Convivio Letterario » – Milano, 1937, pagg. XII-464, in 8°, L. 16). Il volume è ordinato con amorosa diligenza da Filippo Fichera, che vi ha premesso una esauriente introduzione, e avvalorato da una prefazione di F. T. Marinetti, mentre il prof. Prassitele Piccinini, Presidente del « Convivio », spiega con brevi note l'origine del libro, da cui risulta, in attestazioni spontanee, talora commoventi, che cosa pensa il popolo italiano sul Duce e sul Fascismo e come la figura di Mussolini campeggi sovrana nel cuore e nella riconoscenza degli umili.

Il volume, che è venduto a totale beneficio delle Opere Assistenziali dei Giornalisti Lombardi, si cede ai soci della C.T.I. col 25% di sconto. Richiederlo al « Convivio Letterario », via E. Bassini, 40, Milano.

Itinerari provinciali.

Giovanni Cenzato, giornalista e scrittore di fine gusto e di sana ispirazione, ci dà questa seconda serie (quasi una cinquantina) di *Itinerari provinciali* (Milano, Casa Ed. Ceschina, 1938, pag. 416, L. 12), in cui – come ben dice Alessandro Pavolini nella prefazione, «salva alla notorietà e alla memoria molti fra quei sostanziosi e coloriti e ignorati valori dei quali la vita del Paese è intessuta. E dà, insieme, il senso e la nostalgia di quant'altro meriterebbe di essere parimenti salvato, con eguale amore e divertimento. Dà il gusto di quella cosa sana, germogliante ed eterna che è la provincia in Italia».

È la poesia dei pellegrinaggi attraverso il patrio suolo, in cerca di bellezze, di memorie, di caratteristiche espressioni d'ambiente, da cui affiorano la vita e la storia. Folclore? Sì; ma anche amorosa ricerca delle nostre ricchezze e risorse spirituali alla loro fonte più pura e genuina.

Valeva la pena di sottrarre queste pagine, che hanno in comune un intento e una fede – far conoscere la nostra Patria anche negli aspetti e nei luoghi che gli Italiani conoscono forse meno degli stranieri – alla vita effimera del giornale. Il diletto del lettore a viaggiare con Giovanni Cenzato, che alla noiosa pedanteria del cicerone sostituisce spesso la brillante gioia del sano umorismo, è certo dei più significativi e anche dei più istruttivi. Libro di viaggi, questo, ma soprattutto di viaggi dello spirito e del cuore in dolce e serena letizia.

Sulle strade dell'Impero.

Il nostro Console Cap. G. Dolcetti, vice-residente inviato straordinario ad Adda, villaggetto ad un'ora di automobile da Addis Abeba, ci invia un gruppo di interessanti fotografie di alcuni fra i numerosi cartelli indicatori da lui collocati su quella magnifica opera romana che è la nuova camionabile. I cartelli, spesso resi meno freddamente geometrici da aiuole fiorite, accompagnano i turisti alla visita di una fra le maggiori attrattive di questa regione: i cinque laghi.

TRA I LIBRI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - CONSIGLIO SUPERIORE - SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Le sorgenti italiane. Elenco e descrizione*. Vol. V: *Lucania* (Bacini con foce al litorale Jonico). Sezione Idrografica di Catanzaro. Pag. 208, con illustraz. e carte. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1937-XV: L. 15.

Piccola guida turistica della provincia di Sondrio. Pag. 111 con illustraz. e 1 carta. Ente Provinciale per il Turismo, Sondrio 1937-XVI.

O. F. TENCAJOLI. – *Eugenio di Savoia e la liberazione di Belgrado* (16 agosto 1717). Estratto dalla Rivista «Fert» vol. IX, N. 3, 30 settembre 1937-XV.

P. BALDINI-J. MONTANARI. – *Romolo Gessi e Pellegrino Matteucci, pionieri dell'esplorazione africana*. Pag. 39. A cura della Sezione Ravennate dell'Istituto Coloniale Fascista, Ravenna 1937-XV: L. 2.

ELIO MIGLIORINI. – *Elenco di scritti d'interesse geografico relativi all'A. O. I. pubblicati negli anni 1935 e 1936*. Pag. 39. Presso la R. Società Geografica Italiana (piazza della Navicella 4), Roma 1937-XV.

Annuaire Statistique de la Société des Nations 1936-37. Pag. 330. Service des Publications de la Société des Nations, Genève (Suisse).

RAFFAELE CIASCA. – *Storia coloniale dell'Italia contemporanea. Da Assab all'Impero*. Pag. IV-570, con 9 carte geografiche f. t., Ed. U. Hoepli, Milano 1937-XVI: L. 38.

E. CECCARELLI-V. FABBRI. – *Predappio e dintorni*. Guida illustrata. Pag. 154. Stab. Tip. P. Valbonesi, Forlì 1937-XV: L. 4.

ARNALDO CIPOLLA. – *Sino al limite segreto del Mondo*. Per terra e per aria dall'Oriente mediterraneo all'India. Pag. 497, con illustraz. Casa Ed. Bemporad, Firenze 1937-XVI: L. 20.

C. CONTI ROSSINI. – *Etiopia e genti d'Etiopia*. Pag. 402, con illustraz. Casa Ed. Bemporad, Firenze 1937-XVI: L. 18.

CARLO MANETTI. – *Etiopia economica*. Pag. 190, con illustraz. Casa Ed. Bemporad, Firenze 1937-XV: L. 15.

ESSAD BEY. – *L'epopea del petrolio*. Pag. 371. Casa Ed. Bemporad, Firenze 1937-XVI: L. 18.

ADOLFO MORINI. – *Giovanni da Cascia e Donato da Cascia musicisti umbri*. Pag. 23. Tip. dell'Umbria, Spoleto 1937-XVI.

O. BELLUCCI. – *Salute, tesoro della vita* (Consigli di un medico ad un giovane lavoratore). Pag. 191: L. 4. – E. DELLA SETA. – *Vivere sani* (Consigli di un medico). Pag. 304: L. 10. – E. DELLA SETA. – *Cuore sano e cuore infermo* (Consigli di un medico). Pag. 212: L. 5. – *Sotto il platano di Coo* (Consigli di igiene e di medicina preventiva). Pag. 314: L. 7. Editi a cura dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Roma (via Sallustiana 51).

UGO E. IMPERATORI. – *Italiani fuori d'Italia*. Con prefazione di Piero Parini. Pag. 246. Casa Ed. Oberdan Zucchi S. A., Milano 1937-XV: L. 10.

MARGA. – *Mosaico patriottico*. Pagine 190. Stab. Grafico Commerciale, Firenze 1937-XV: L. 12.

PIER FRANCESCO NISTRI. – *Dalla valle dell'Obel agli altipiani dell'Uogherà*. Impressioni agrologiche di marcia di un legionario della « 1º Febbraio ». Con prefaz. di S. E. A. Teruzzi. Pag. 77, con illustraz. Istituto Agricolo Coloniale Italiano, Firenze 1937.

G. NANGERONI-S. PIGNANELLI. – *Corso di Scienze naturali per i Licei classici*. Vol. I: *Botanica e zoologia - Anatomia e fisiologia dell'uomo. - Igiene*. Pag. 412, con illustraz. L. 20. – G. NANGERONI. Vol. II: *Anatomia e fisiologia vegetale - Chimica e Mineralogia*. Pag. 345, con illustraz. L. 18. – G. NANGERONI. Vol. III: *Geografia e geologia*. Pag. 429, con illustraz. L. 22. Istituto Editoriale Cisalpino, Varese 1937-XVI.

LUIGI GASPARRELLI. – *Manuale tecnico del geometra*. Pag. 846, con numerose illustraz. Ed. U. Hoepli, Milano 1938-XVI: L. 38.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Quote d'associazione per il 1938-XVI

Soci Annuali	L. **22,20**	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 32,20)
Soci Quinquennali	L. **110,20**	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 160,20)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. 500,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. 600,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1937-XVI

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1938 . .		N. 124.804
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1938 alla stessa data		» 6.557
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	N. 252.591	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 gennaio 1938 .	» 506	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1938	» 14.325	
		» 267.422
		N. 398.783
Presumibili rinnovi annuali già inscritti nel 1937 che non pagarono ancora la quota del 1938 e presumibili nuove inscrizioni . .		» 70.000
Totale Soci . . .		N. 468.783

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50

L'inverno è passato
ed ora avete avanti a voi
otto mesi di tempo per
provvedere a difendere la
vostra casa dai freddi futuri.
Il riscaldamento
"IDEAL NEO-CLASSIC"
prodiga calore costante ed uniforme, ed abbondante acqua calda, a più di centomila famiglie italiane che seppero essere previdenti.
"IDEAL NEO-CLASSIC„
Gratis a richiesta si inviano pubblicazioni illustrate
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI
Casella Postale, 930 - MILANO - Tel. 287822 - 287835
SALE DI MOSTRA E DEPOSITI NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA